

**T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT ANABİLİM DALI
İKTİSAT TARİHİ BİLİM DALI**

ŞERAFETTİN DİLAVER

**DERSAADET TRAMVAY
ŞİRKETİ**

**İKTİSAT ANABİLİM DALI
İKTİSAT TARİHİ BİLİM DALI**

DERSAADET TRAMVAY ŞİRKETİ

Yüksek Lisans Tezi

ŞERAFETTİN DİLAVER

İstanbul, 2010

**T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT ANABİLİM DALI
İKTİSAT TARİHİ BİLİM DALI**

DERSADET TRAMVAY ŞİRKETİ

Yüksek Lisans Tezi

ŞERAFETTİN DİLAVER

Danışman: Yrd. Doç. Dr. Fahri Solak

İstanbul, 2010

Marmara Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü

Tez Onay Belgesi

İKTİSAT Anabilim Dalı İKTİSAT TARİHİ Bilim Dalı Yüksek Lisans öğrencisi
ŞERAFETTİN DİLAVER'ın DERSAADET TRAMVAY ŞİRKETİ adlı tez çalışması
Enstitümüz Yönetim Kurulunun 08.02.2010 tarih ve 2010-2/2 sayılı kararıyla ile
oluşturulan jüri tarafından oy birliği oy çokluğu ile Yüksek Lisans Tezi olarak kabul
edilmiştir.

Öğretim Üyesi Adı Soyadı

İmzası

Tez Savunma Tarihi : 01.10.2010
1) Tez Danışmanı : YRD. DOÇ.DR. FAHRİ SOLAK
2) Jüri Üyesi : YRD. DOÇ.DR. RAHİM DENİZ ÖZBAY
3) Jüri Üyesi : YRD. DOÇ.DR. ERKAN AYDIN



İÇİNDEKİLER

| | Sayfa No. |
|-----------------------|-----------|
| Tablolar Listesi..... | V |
| Şekil Listesi..... | VII |
| Kısaltmalar..... | VIII |
| Giriş..... | 1 |

BİRİNCİ BÖLÜM

1830 - 1960 YILLARI ARASINDA İSTANBUL'UN YERLEŞİM DURUMU VE TARİHİ GELİŞİMİ

| | |
|---|----|
| 1.1 Kent Sınırlarının Gelişimi ve Yerleşimler..... | 3 |
| 1.2 İstanbul'da Nüfusun Gelişimi (1876 - 1960)..... | 8 |
| 1.3 İstanbul'da Deprem ve Yangınlar..... | 10 |
| 1.4 Planlama ve İmar Hareketleri(1836 - 1960)..... | 11 |
| 1.5 Sanayi ve Ticari Bölgelerin Gelişimi (1832 - 1960)..... | 18 |
| 1.6 Ulaşımın Gelişimi (1836 - 1960)..... | 21 |

İKİNCİ BÖLÜM

DERSAADET TRAMVAY ŞİRKETİ (DTŞ)

| | |
|--|----|
| 2.1 Dersaadet Tramvay Şirketi (DTŞ)'nin Kuruluşu..... | 32 |
| 2.1.1 1869 Sözleşmesi Dönemi..... | 33 |
| 2.1.2 1881 Sözleşmesi Dönemi..... | 37 |
| 2.1.3 1907 Sözleşmesi Dönemi..... | 40 |
| 2.1.4 Elektrikli Tramvay Dönemi..... | 42 |
| 2.1.5 1923 Sözleşmesi Dönemi ve Cumhuriyet Dönemi..... | 45 |

| | |
|-------------------------------------|-----|
| 2.1.6 1926 Sözleşmesi Dönemi..... | 46 |
| 2.2 DTŞ'nin Sermayesi..... | 507 |
| 2.3 Tramvay Ücretleri | 52 |
| 2.4 DTŞ'nin Millileştirilmesi | 53 |

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

DERSAADET TRAMVAY ŞİRKETİ'NİN İSTANBUL ULAŞIM A.Ş. İLE KARŞILAŞTIRILMASI

| | |
|--|----|
| 3.1 İstanbul Ulaşım San. ve Tic. A.Ş. ve İstanbul'daki Raylı Sistem Hatları | 58 |
| 3.1.1 Aksaray - Havalimanı Hafif Metro Sistemi..... | 60 |
| 3.1.2 Taksim - 4.Levent İstanbul Metrosu | 61 |
| 3.1.3 Kabataş - Zeytinburnu Tramvay Hattı | 61 |
| 3.1.4 Kadıköy - Moda Nostaljik Tramvayı..... | 62 |
| 3.1.5 Zeytinburnu - Güngören - Bağcılar Tramvay Hattı..... | 62 |
| 3.1.6 Sultançiftliği - Edirnekapı Tramvayı | 63 |
| 3.1.7 Taksim - Kabataş Funiküler Sistemi | 63 |
| 3.1.8 Maçka Teleferik Sistemi..... | 64 |
| 3.1.9 Eyüp Teleferiği | 65 |
| 3.2 Dersaadet Tramvay Şirketi İle İstanbul Ulaşım A.Ş.'nin Karşılaştırılması .. | 67 |
| 3.2.1 Hatların Güzergâhlarının Karşılaştırılması..... | 68 |
| 3.2.2 Dtş/Ulaşım Aş Personel - Araç - Yolcu Sayısı Karşılaştırmaları..... | 71 |
| 3.2.3 İstanbul Nüfusu İle Şirketlerin Taşadıkları Yolcu Sayılarının Karşılaştırılması | 72 |
| 3.2.4 Bilet Ücreti Karşılaştırması | 75 |

| | |
|--|-----|
| SONUÇ | 79 |
| Ek 1: 1881 Söleşmesi..... | 82 |
| Ek 2: 1881 Söleşmesinin Şartnamesi | 84 |
| Ek 3: 1907 Söleşmesi..... | 86 |
| Ek 4: 1911 Söleşmesi..... | 88 |
| Ek 5: 1911 Söleşmesinin Şartnamesi | 93 |
| Ek 6: 1912 Söleşmesi..... | 97 |
| KAYNAKÇA | 100 |

TABLolar LİSTESİ

| | Sayfa No. |
|---|------------------|
| Tablo 1: İstanbul Nüfusunun Yıllara Göre Gelişimi (1876 - 1960) | 10 |
| Tablo 2: 1927 - 1936 Yılları Arasında DTŞ'nin Sahip Olduğu Araç ve Yolcu Sayıları | 57 |
| Tablo 3: Yıllar İtibariyle Tramvay Şirketinin Gelirleri ve Borsa İşlemleri | 58 |
| Tablo 4: İstanbul Ulaşım AŞ'ye Sermaye Ortağı Olan Şirketler | 59 |
| Tablo 5: İstanbul Ulaşım AŞ'nin Sermaye Ortağı Olduğu Şirketler | 60 |
| Tablo 6: İstanbul Ulaşım AŞ'nin İletmekte Olduğu Hatlar, Araç ve Yolcu Sayıları | 61 |
| Tablo 7: Ulaşım AŞ 2004 - 2008 yılları Yıllık Yolcu Taşıma Sayıları ve Gelirleri | 67 |
| Tablo 8: Ulaşım AŞ Yıllık Gelir - Gider ve Kira Oranları | 67 |
| Tablo 9: Ulaşım AŞ Personel Sayıları | 68 |
| Tablo 10: DTŞ/Ulaşım AŞ Personel - Araç - Yolcu Sayısı Karşılaştırma Tablosu | 72 |
| Tablo 11: İstanbul Nüfusu ile Şirketlerin Taşıdıkları Yolcu Sayılarının Karşılaştırılması | 73 |
| Tablo 12: Yolcu sayıları İle Hat Uzunluğu Karşılaştırılması | 74 |
| Tablo 13: İstanbul'daki 1897, 1912, 1913 ve 1914 Yılları Çeşitli Kent İçi Seyahat Türlerine Göre Yolcu Sayıları (Milyon Yolcu) Ve Oranları | 75 |
| Tablo 14: İstanbul'daki 2004, 2006, 2008 ve 2009 Yılları Kentiçi Seyahat Türlerine Göre Yolcu Sayıları ve Oranları (Özel Otomobil Hariç) | 76 |
| Tablo 15: İstanbul'daki 2004 - 2008 Yılları Arasındaki Ortalama Memur Maaşları İle Ortalama Bilet Ücretlerinin Karşılaştırılması | 78 |

Tablo 16: İstanbul'daki 2004 - 2008 Yılları Arasındaki Ortalama Memur Maaşları İle Ortalama Bilet Ücretlerinin Karşılaştırılması

79

ŞEKİLLER LİSTESİ

| | Sayfa No. |
|--|------------------|
| Şekil 1: 1935 yılında İstanbul'daki Mevcut Tramvay Hatları | 70 |
| Şekil 2: 2006 Yılında İstanbul'daki Mevcut Raylı Sistem Hatları | 71 |

KISALTMALAR

DTŞ: Dersaadet Tramvay Şirketi

İBB: İstanbul Büyükşehir Belediyesi

İETT: İstanbul Elektrik Tramvay Tünel İşletmesi Genel Müdürlüğü

Ulaşım AŞ: İstanbul Ulaşım San. ve Tic. A.Ş.

Bkz: Bakınız

Km: Kilometre

Kwsaat: Kilowattsaat

FF: Fransız Frangı

Kg: kilogram

G: gram

Yrd: Yardımcı

Dr: Doktor

Doç: Doçent

Ter : Tercüme

GİRİŞ

Bu tezde Sultan Abdülaziz döneminde İstanbul'un şehiriçi ulaşım sorununun çözümü için Dersaadet Tramvay Şirketi (DTŞ)'e o günkü yönetim tarafından imtiyaz verilmek suretiyle o günkü şartlarda sorunun çözülebildiğini ortaya koymakla beraber, bu uygulamanın bu gün Ulaşım AŞ özelinde ne kadar imkân dâhilinde olabileceğini sorgulamaktır. Tezin birinci bölümünde 1869 - 1939 yılları arasındaki İstanbul'un yerleşim dağılımları, tarihsel arka planı, ekonomik, siyasi ve demografik şartları incelenmiştir. Bunun gerekçesi, Dersaadet Tramvay Şirketi (DTŞ)'ni doğru değerlendirebilmek için, şirketin faaliyette bulunduğu şehir şartlarını da bilme gerekliliğidir. İkinci bölümde ise DTŞ'nin (1869 - 1939) yıllarındaki faaliyetleri, şirket yapısı ve işletme performansları incelenmiştir. Bu tezin konusu olan DTŞ hakkında pek çok yazılı bilgiye ulaşmak mümkün olmakla birlikte Ulaşım AŞ ile karşılaştırılması açısından bir ilk sayılabilir.

Üçüncü bölümde Ulaşım AŞ'nin şirketin mali yapısı, sermaye ortakları ve ortaklıkları hakkında bilgiler verilmiştir. Şirketin 2004 - 2008 yılları arasındaki işletmekte olduğu raylı sistemlerin km uzunlukları, hatlarda işletmekte olduğu araç sayıları, istasyon adetleri ve her bir sistemde taşınan yolcu sayılarının bilgisi verilmiştir. Ulaşım AŞ'nin işletmekte olduğu her bir sistem hakkında genel bilgiler verilerek 2004 - 2008 yılları arasında Ulaşım AŞ'nin taşıdığı yolcu sayıları, hem yıl bazında hem de km başına taşınan yolcu bazında incelenmeye çalışılmıştır. Bununla birlikte şirketin 2004 - 2008 yılları arasındaki kar zarar durumları ve personel sayıları bilgileri de aktarılarak İstanbul Ulaşım AŞ'nin işletme performansları hakkında bir sonuca ulaşılmaya çalışılmıştır.

Bu bilgiler ışığında DTŞ ile Ulaşım AŞ güzergâh bazında, personel - araç - yolcu sayısı ilişkileri bazında, İstanbul nüfusu ile şirketlerin taşıdıkları yolcu sayıları bazında, yolcu sayıları ile hat uzunluğu karşılaştırılması bazında ve bilet ücretleri bazında karşılaştırılmıştır. Bilet ücretleri karşılaştırılırken ortalama memur maaşlarının belirtilen yıllardaki en yüksek bilet ücretleri ile orantılaması yapılarak aralarında bir mukayese yapılmaya çalışılmıştır.

Sonuç bölümünde de yapılan karşılaştırmalardan elde edilen sonuçlardan yola çıkarak, bu günkü İstanbul'da Tramvay hatlarının kullanım oranının ve performansının diğer raylı sistemlere göre daha yüksek oluşu ve şehir trafiğinin çözümünde, DTŞ'nin işletmede olduğu yıllarda olduğu gibi Tramvay'ın bu gün de iyi bir çözüm olduğu sonucu ortaya konulmaya çalışılmıştır. Bu sonuçlarla birlikte Ulaşım AŞ'nin DTŞ'ye kıyasla sahip olduğu avantajlar da ortaya koyulmaya çalışılmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM

1830 - 1960 YILLARI ARASINDA İSTANBUL'UN YERLEŞİM DURUMU ve TARİHİ GELİŞİMİ

1.1 Kent Sınırlarının Gelişimi ve Yerleşimler

İstanbul; İstanbul yarımadası, Eyüp, Galata ve Üsküdar olmak üzere dört şehirden ve belirli sayıda köyden oluşan galaksi biçimli bir şehirdir.¹

18.yüzyılın sonunda Osmanlı Devleti'nde başlayan batılılaşma hareketleri iktidarın topografyasını değiştirmiş² ve kentin tarihsel merkezini dışa doğru kaymaya zorlamıştır. 19.yy.ın ortalarında İstanbul sur içi ve yalnızca Fatih, Aksaray ve Ayasofya olmak üzere 3 bölgeden ibaretti. Sur dışında; Eyüp, Üsküdar ve Kadıköy mevcut olup bu beldelerin kendi ayrı belediyeleri vardı. Galata denilen bölgelerde Pera ve Kasımpaşa belediyeleri vardı.

Beşiktaş, Emirgân, Büyükdere, Beylerbeyi ve Beykoz belediyelerinin kurulması Boğaziçi'ndeki gelişmelerin bir göstergesidir. Adalar'ın da kendi belediyesi vardı.³

Yapılaşma genellikle Tophane'den Boğaza, Galata'dan Şişli 'ye, Kasımpaşa'dan Eyüp'e, Ayasofya'dan Fatih'e, Yedikule'den Bakırköy'e, Üsküdar'dan Kadıköy ve Beykoz'a doğru yoğunluk gösterirken, Anadolu ve Üsküdar yakası ise henüz ticari ve siyasi bir etkinlik göstermeyen yazlık evlerin çoğunlukta bulunduğu bir yerleşim bölgesi idi.⁴

Osmanlı döneminde Batılı Hıristiyanlar Balat'ın Yahudileri de dâhil, Suriçi'ne pek sokulmamış, Suriçi ahali hep imparatorluğun yerli Müslüman ve Hıristiyan unsurlarından oluşmuştur. Suriçi'ne Müslüman olması nedeniyle yalnız İran'ın konsolosluk açma-

¹ Turgut Cansever, **Osmanlı Şehri**, İstanbul: Timaş Yayınları, 2010, s. 112.

² Edhem Eldem, Daniel Goffman ve Bruce Masters, **Doğu ile Batı Arasında Osmanlı Kenti**, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2003, s.226.

³ Doğan Kuban, **İstanbul Bir Kent Tarihi**, 3.Baskı, Çev. Zeynep Rona, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2004, s. 352.

⁴ Robert Mantran, **İstanbul Tarihi**, 1.Baskı, Çev. Teoman Tunçdoğan, İstanbul: İletişim Yayınları, 2001, s. 16.

sına izin verilmiştir.⁵ Bunun bir sonucu olarak 19. yüzyılda, gayrimüslim topluluklar çoğunlukla taşımacılığın ve ticaretin kilit noktaları olan kıyı kesiminde toplanmıştır. Rum ve Ermeniler kentin Marmara kıyıları ve Boğaziçi'nin Rumeli kıyılarında⁶, Yahudiler, Haliç'in karşılıklı yakalarında, Frenkler ise, Galata'ya yerleşmişlerdir.

Galata, Pera, Beyoğlu ve Dolmabahçe'den Yıldız'a uzanan saray alanına bağlı olarak gelişen daha kuzeydeki mahalleler, özellikle 1853 - 56 Kırım Savaşı'ndan sonra, oluşmuştu. Kentin ana bölümü, Haliç'in karşı yakası olan eski Ceneviz kenti ve çevresine kayarken Galata da bir kenardan Beşiktaş'a doğru kaymaktaydı. Kent, kuzeye doğru, Harbiye'nin ilerisine, Nişantaşı, Şişli ve Boğaz kıyılarına Arnavutköy ve Bebek'e kadar yayılmalar göstermiştir.

Unkapanı (1836) ve Galata (1845) köprülerinden sonra Dolmabahçe Sarayı'nın (1856) bitirilmesiyle Osmanlı Hanedanı, Suriçi kenti bir daha dönmek üzere terk etmiştir.⁷ Kent yaşamında görülen bu kuzeye kayışı yeni yapılan camiler de doğrulamaktadır. Örneğin Tophane'deki Nusretiye (1826), Dolmabahçe (1853), Ortaköy (1853), Yıldız Sarayı surları içindeki Hamidiye (1886) camileri bu dönemde yapılmıştır.⁸

Kentiçi yolların ve taşıma araçlarının yetersizliği kent insanını hareketsiz kılarken örf, adet ve kanunlarla, kentte, Müslüman ve Müslüman olmayanlara ayrı ayrı yerler tahsis edilmiş ve her millet, o sahada ikamete mecbur tutulmuştur.⁹ Kentin büyümesi ve doğal gelişimi, Osmanlı toplumu içindeki etnik ve dini gurupların belirli yerlerde oturmaya teşvikiyle yüzyıllar boyu denetlenmiştir. Bu denetleme, kent içinde belirli yerlerde bina kitlelerinin giderek yoğunlaşması ve boyutlarının büyümesi gibi görsel bir

⁵ **Dersaadet ve Üç İstanbul**, <http://www.ibb.gov.tr/sites/ks/tr-TR/0-Istanbul-Tanitim/Tarihi/Pages/Dersaadet-Uc-ISTANBUL.aspx>; (10.5.2010).

⁶ Ermeniler, altı cemaat adı altında, şehrin çeşitli yerlerine dağılmış olmakla birlikte, fakir olanları "odalar" adı altında, Karagümrük, Malta, Çarşamba, Küçükmustafapaşa (Tekye), Tavukpazarı (Kömürçü), Ahırkapı, Beyoğlu (Dudu), Eyüp (Çeşmeli) gibi yerlerde ikamet ettikleri ileri sürülmektedir. Ermeniler bu odalardan başka Kumkapı, Yenikapı, Langa, Samatya, Balat gibi yerlerde de oturmaktaydılar. P.Ğ. İnciyan, **18. asırda İstanbul**, Ter. Hrand D. Andreasyan, İstanbul Fetih Cemiyeti, İstanbul, 1976, s. 19-20, Aktaran. İbrahim Murat Bozkurt, **İstanbul Kentiçi Kara Toplu Ulaşım Hizmetlerinin Başlaması ve Gelişimi (1850-1900)**, Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2004, s. 20.

⁷ Stefanos Yerasimos, "Batılılaşma Sürecinde İstanbul", **Dünya Kenti İstanbul**, Habitat II, Tarih V., s. 51-52, Aktaran. Bozkurt, s. 21.

⁸ Mantran, s. 292.

⁹ Toprak, Zafer, "Tarihsel Nüfusbilim Açısından İstanbul'un Nüfusu ve Toplumsal Topografyası", **Dünü ve Bugünüyle Toplum ve Ekonomi**, Sayı 3, İstanbul, Nisan 1992, s. 110-111, Aktaran. Bozkurt, s. 32.

sonucu da beraberinde getirmekteydi.¹⁰ Gülhane Hattı ile bu tür kayıtlar yavaş da olsa kalkma sürecine girmiş, halk dilediği yerde mesken ve ticaretgâh inşa edebilmişti. Uzun yıllar Dersaadet ve Galata surları içinde sıkışıp kalmış olan halk, kent dışına çıkabilmiş ve bu doğrultuda toplu taşımacılık gelişmiştir.¹¹

1858 Arazi Kanunnamesi ile kent çevresindeki tarımsal arazide bir tür özel mülkiyet tanınmıştı.¹² 1867 de Bâb-ı Ali yabancılara taşınmaz mal edinme hakkı tanıdı.¹³ 19. yüzyılın sonuna doğru Galata, Beyoğlu, Boğaz kıyıları, İstanbul'un karmaşık yaşam tarzlarını yansıtmaya başlamışlardı. XVIII. yüzyılda bir sürgün yeri olarak görülen Boğaziçi, XIX. yüzyılın ikinci yarısından sonra yönetici sınıfın imar ettirdiği bir yerleşim bölgesi olmaya başlamıştır.¹⁴ Yerleşimin kıyılardan ibaret olması sadece denize bağlı ulaşım imkânları olmasından kaynaklanmaktaydı. Yalılarının, bir yanı denize bakarken, diğer yanı arkadaki bahçeye bakıyordu ve genellikle bir orta alan etrafında gelişen bir yapı şeklinin çeşitleri olarak inşa edilmişlerdi.

Boğaz kıyılarında, oteller, lokantalar, eğlence yerleri, kozmopolit bir yaşamın simgeleri idi. İstanbul'un Boğaziçi kıyılarına yayılması nüfus artışının değil, Türk döneminin başından beri izlenen bir eğilimin sonucuydu. Bu yayılma hem bir kültürel seçimin, hem de Haliç'te eski yerleşim alanlarının yerini alan sanayi alanlarının baskısıyla açıklanabilir. İstanbul'un yakın tarihinde, eski saray alanlarının yeni gelişmekte olan sanayi kuruluşlarına verilmesi, II. Mahmut'un önemli ve dramatik kararlarından kaynaklanıyordu.¹⁵

1873'te Tünel'in tamamlanması ve ilk atlı tramvayın hizmete sokulmasından sonra, 19. yüzyılın sonunda kuzeye doğru tepelerde yalnızca Ayaspaşa, Pangaltı, Osmanbey, Bomonti, Nişantaşı, Şişli ve Maçka vardı ve bunlar fazla yoğun olmayan,

¹⁰ Serim Denel, **Batılılaşma Sürecinde İstanbul'da Tasarım ve Dış Mekânda Değişim ve Nedenleri**, ODTÜ Mimarlık Fak, ODTÜ, Ankara, 1982, s. 44-45, Aktaran. Bozkurt, s. 42.

¹¹ TOPRAK, a.g.m., s. 110-111, Aktaran. Bozkurt, s. 32.

¹² İlhan Tekeli, "Tanzimat'tan Cumhuriyete Kentsel Dönüşüm", **TCTA**, İletişim Yay., İstanbul, 1985, s. 878, Aktaran. s. 32.

¹³ Reşat Kasaba, **Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi**, Çev. Kudret Emiroğlu, İstanbul: Belge Yayınları, 1993, s. 48.

¹⁴ M. Münir Aktepe, **Vak'a-Nüvis Ahmed Lütfi Efendi Tarihi**, Cilt IX, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1984, s. 40.

¹⁵ Kuban, s. 363 - 364.

* Yıllık

bahçeli yerleşmelerden oluşmaktaydılar. 1887 yılı salnamesine* göre İstanbul Vilayeti Üsküdar (ilçeleri Beykoz, Şile, Kartal Gebze), Beyoğlu, Kaza-i Erbaa (Merkezi Çatalca, ilçeleri Büyükçekmece, Küçükçekmece, Silivri) ve İzmit (ilçeleri Adapazarı, Kandıra, Geyve, Karamürsel) mutasarrıflıklarına ayrılmıştır. Aynı yıl çıkan Belediyeler Kanunu İstanbul'da uygulanmaya başlanmıştır.¹⁶

19. yüzyılın ikinci yarısında ve 20. yüzyılın ilk on yılında İstanbul'un fiziksel sınırlarında çarpıcı bir genişleme görülmüştür. Deniz kıyısında Tophane'den Ortaköy'e doğru bir yayılma başlarken Fındıklı ile Dolmabahçe arasındaki boş kıyı şeridi, 19. yüzyılın sonlarında yerini kesintisiz yapılaşmanın görüldüğü bir bölgeye bırakmıştır. Dolmabahçe Sarayı'nın 1856'da inşasından sonra, saray çevresindeki mahalleler hızla büyümüş ve Beşiktaş'ın yeşilliklerle kaplı ve Boğaza nazır sırtları, yeni sakinleri için, devletin iktidar merkezine yakın en uygun bir yerleşim alanı haline gelmiştir. Diğer bir gelişme Dolmabahçe'den içeriye doğru uzanan Teşvikiye, Nişantaşı ekseninde görülürken bu yerleşim bölgesi 1865'te Taksim - Şişli arterine Harbiye'de bağlanmıştır.¹⁷

1913'te Şişli'ye kadar uzatılan ilk elektrikli tramvayla, kuzeye doğru Büyükdere Caddesi boyunca yavaş, ama düzenli bir gelişme başladı ve kentin bu bölgesindeki yeni mahallelerin yoğunluğunu artırmıştır.

Kadıköy'ün yeni mahallelerinde daha çok Rumlar oturuyordu. Kadıköy I. Dünya Savaşı çıkmadan önce gözde bir bölge iken Kızıltoprak, Kalamış, Feneryolu, Erenköy gibi yerler Osmanlı yönetiminin ileri gelen zenginlerinin köşkler yaptırdığı zengin birer kent dışı yerleşmelerdi. Özellikle yaz aylarında oturulmak üzere yapılan yüksek duvarlarla çevrili Avrupalı örneklerine benzeyen büyük köşkler, Marmara kıyılarıyla kuzeydeki tepeler arasındaki kırsal bölgelere yer alırken 1950'lere değin yeşil, kent dışı niteliğini koruyan ve Batılı standartlardaki varlıklı ailelerin yaşadığı bölgeler idi.¹⁸

Boğaz'ın Anadolu yakası ve Üsküdar Kadıköy gibi yavaş bir gelişme gösterirken Üsküdar, özellikle Türklerin yaşadığı bir kenar semtten ibaretti. Kadıköy, Moda ve Fenerbahçe, bazı eski Osmanlı ailelerinin oturdukları semtlerdi ve çok zengin sınıfları içeri-

¹⁶ M. Orhan Bayrak, **İstanbul Tarihi**, 2.Baskı, İstanbul: İnkılâp Yayınları, 2003, s. 202.

¹⁷ İlhan Tekeli, "19. Yüzyılda İstanbul Metropol Alanının Dönüşümü", **Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri**, Tarih Vakfı Yurt Yay., İst., 1996, s. 29, Aktaran. Bozkurt, s. 36.

¹⁸ Kuban, s. 364.

yordu.¹⁹ 19. yüzyılda Üsküdar'ın nüfusu 50.000'di ve yönetsel açıdan 25 mahalleli bir sancaktı. Üsküdar, 74 camisi, 42 tekkesi ve Karacaahmet Mezarlığı ile eski İstanbulluların kendilerini huzurlu hissettikleri bir semtti. Üsküdar, içinde bol bol Ahşap binaları olan mahalleleri, eski dolambaçlı sokakları ve İstanbul gürültüsünden uzak, selvi ağaçlı mezarlıklarıyla sakin ve çok değişkenlik göstermeyen bir yaşam tarzı sürdürmüştür. Fakat Bulgurlu Tepesi (Çamlıca), Beylerbeyi, Çengelköy, Anadoluhisarı, Kanlıca ve Çubuklu gibi Boğaz köylerinde, Avrupa yakasına göre köşk ve yalıların yapılması zengin sınıfların Anadolu yakasını daha çok tercih ettiklerini göstermekteydi.²⁰

İlk belediye bölgeleri düzenlendiğinde en büyük bölge Büyükdere bölgesi olmuştur. Büyükdere, İstanbul'da turizmin geliştiği ilk semt idi. Yaz aylarında çok sayıda otel ve pansiyon başkentte yaşayan yabancılara hizmet veriyordu. 1914'lü yıllarda İstanbul'un bütünüyle Avrupalılaştırmış bölgeleri Pera, Büyükdere, Adalar ve kısmen Kadıköy'deki Moda semtleri idi. Bu bölgelerde nüfusun çoğunluğunu oluşturan yabancılarla gayrimüslimler, Üsküdar'da ya da sur içi kentte Küçükmustafapaşa, Fatih, Aksaray ya da Süleymaniye gibi yoksul mahallelerde oturan Türklerden tümüyle farklı bir yaşam sürüyorlardı.

Büyükdere, Beyoğlu ve Kadıköy zenginleşirken, sur içindeki eski mahalleler kısmen terk edilmiş ve sahipsizleşmişti. Yanmış alanlarda uygulanan ızgara sistemi ve kâgir yapılarla ahşap yapılar arasında garip görsel karşıtlıklar oluşuyordu. Topkapı Sarayı'nın terk edilmesinden sonra, Babiâli, Beyazıt'taki ve Beyazıt'la Eminönü arasındaki çarşı alanı, kentin toplumsal açıdan hareketli iş merkezi statüsünü korumakla birlikte, Aksaray'ın batısındaki mahalleler yavaş yavaş prestijlerini kaybediyorlardı. Kentin uzantısı olan tek yerleşme Bakırköy'e doğru olmuştu.²¹

Avrupa kıyılarında Yeniköy ile Tarabya arasında uzanan geniş alanlarda büyükelçilikler yer almaktaydı. Bebek ile Yeniköy arasında, özellikle de Osmanlı döneminin ileri gelen aileleri yaşamlarını sürdürürlerken Avrupalı yüksek sosyetedeki bazı aileler de bu yaşama buralardan katılmakta idiler ve bazı yalılar bu yabancılara için yapılmıştı. Beşiktaş, ulaşım ve ticaret ağlarının giderek gelişmesiyle büyürken, denizciler için de

¹⁹ Mantran, s. 309.

²⁰ Kuban, s. 364 - 365.

²¹ Kuban, s. 366.

önemli bir muhit idi. Ortaköy, Kuruçeşme ve Arnavutköy Bizans döneminde de bağcılık ve balıkçılıkla kendi kendilerini geçindiren küçük köylerdi.²²

Başkentin Ankara'ya taşınmasını izleyen aylarda ve yıllarda, bakanlıklar, önemli devlet daireleri, birbiri ardı sıra, Ankara'ya taşındılar. Son olarak yabancı büyükelçilikler diplomatları Boğaz kıyılarından ayrılarak 1930'lu yıllarda Ankara'ya taşınırken, İstanbul'a yalnızca basit eklemeler yapılmakla yetinildi.²³

1950 yılından sonra Rumeli'den ve Anadolu'dan gelen göçmenlerin yerleşmesi ile yeni semtler türemiştir ve bu semtler daha sonraları ilçe olmuşlardır.

1.2 İstanbul'da Nüfusun Gelişimi (1876 - 1960)

Dersaadet Tramvay Şirketi(DTŞ)'nin işletmecilik yaptığı yıllardaki Tramvay işletmesinin kullanım oranları hakkında yorum yapabilmek için İstanbul nüfusunun bu yıllardaki nüfusunun gelişimi hakkında bilgi sahibi olmak gerekir.

Osmanlı Devleti'nde klasik dönemde, nüfusun sayı ve niteliği hakkında en önemli bilgi, ülkenin iktisadi ve mali imkânlarını belirlemek amacıyla yapılan sayımlardan elde edilebilir. Bu amaçla yapılan sayımlar, tapu, avarız ve temettüat sayımlarıdır. Bu sayımlar, nüfus ve nüfusun yapısını belirlemek amacıyla yapılmış sayımlar değil, daha çok ülkenin ekonomik ve mali yapısını ortaya koymak amacıyla gerçekleştirilmiştir.²⁴

Belediye arşivlerindeki belgelere göre, 1876'da İstanbul'un kent nüfusu 873.565,²⁵ 1886'da yapılan sayıma göre 873.000 idi. O yıllardaki nüfusun yüzde 44'ü Müslüman, yüzde 17,5'i Rum, yüzde 17,1'i Ermeni, yüzde 5,1'i Musevi, yüzde 15,3'ü göçmenlerdi. Başka bir deyişle göçmenler sayılmazsa Müslüman nüfus ile Gayri Müslim nüfusun oranı hemen hemen eşitti.²⁶

²² Levent Kaya Ocakaçan, **Birinci Dünya Savaşında Şirket-i Hayriye**, Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2009, s. 11,

²³ Mantran, s. 305.

²⁴ Ahmet Tabakoğlu, **Türk İktisat Tarihi**, 2. Baskı, Dergah yay., İstanbul 1994, s. 135, Aktaran. Bozkurt, s. 8.

²⁵ Kuban, s. 348.

²⁶ Mantran, s. 286.

XIX. Yüzyılın sonlarında kent nüfusu 900.000 oldu. Nüfustaki bu artış, özellikle 1876 - 1878'den başlayarak, Balkanlar'dan, Doğu Anadolu'dan, Kafkasya'dan, Kırım'dan ve Girit'ten gelen Türk ve Müslüman göçmenler olmuştur. Bütün bu gelişmeler Osmanlı başkentinin yaşamını değiştirmiş ve bu değişiklikler fiziksel çevreye yansımıştır. 1877-1913 yılları arasında Balkanlardan gelen göçmen sayısı 465.000 civarında olduğu tahmin edilmektedir.²⁷

20. yüzyılın başlarında kentte, 762.902 Müslüman, 193.152 Rum, 104.856 Ermeni, 59.253 Yahudi, 4782 Bulgar, 3300 Katolik ve 170 Protestan yaşıyordu. Çingenele ve başkaları da eklenirse nüfusun 1.150.000'e ulaştığı varsayılabilir. Kentin bu nüfusu yerleşimi eski kent sınırlarını aşmıştır.²⁸

1919 yılında 1.300.000 olan nüfus, İstanbul'u Avrupa'nın en büyük kentleri sıralamasında 10'ncu sıraya yükseltmiştir.²⁹ Kentin savaş öncesinde bir milyonu bulan nüfusu, 1923'te 720.000'e inmişti ve bu nüfusun büyük bölümün artık Türklerden maktaydı. Kentteki yabancıların nüfusunun azalmasına rağmen şehrin kozmopolit yapısı devam etmekteydi. 28 Ekim 1927 tarihinde Türkiye'de yapılan ilk genel nüfus sayımında İstanbul'un I. Dünya ve Kurtuluş savaşlarında azalan kent nüfusu 806.863,³⁰ 1932 nüfus sayımında İstanbul'un nüfusu 690.850 kişi olmuştu. Bunun 445.850'si Türk, 243.000'i azınlık ve 65.335'i yabancıydı.³¹ Bu bilgiler aşağıdaki tablo 1'de özetlenmiştir.

20 Ekim 1935 tarihinde yapılan genel nüfus sayımında İstanbul'un kent nüfusu 758.488, 20 Ekim 1940 tarihinde yapılan genel nüfus sayımında İstanbul'un kent nüfusu 815.638 oldu.³²

²⁷ Tekeli, "Tanzimat'tan Cumhuriyete Kentsel...", s. 878; bu konuda daha fazla bilgi için bkz: Gülfettin Çelik, **Sosyo-Ekonomik Sonuçları ile Osmanlı Türkiye'sine Göçler (1877-1912)**, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bil. Enstitüsü, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul, 1997, Aktaran. Bozkurt, s. 14.

²⁸ Kuban, s. 363.

²⁹ Bayrak, s. 233.

³⁰ <http://www.istanbul.gov.tr/?pid=33> ; (17.2.2010).

³¹ Mantran, s. 306.

³² İstanbul'un yıllara göre nüfus bilgileri hakkında, farklı kaynaklarda farklı bilgilere rastlanmaktadır. 1927 - 1960 yılları arasındaki bu veriler, DİE'nin verilerini referans gösteren İBB'nin **Sayılarla İstanbul** dokümanından alınmıştır. Burada yer almayan veriler için yukarıda adı geçen diğer kaynaklardaki bilgilerden yararlanılmıştır.

Tablo 1
İstanbul Nüfusunun Yıllara Göre Gelişimi (1876 - 1960)

| Yıllar | 1876 | 1886 | 1899 | 1901 | 1919 | 1923 | 1927 |
|--------|---------|---------|---------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Nüfus | 873.565 | 873.565 | 900.000 | 1.150.000 | 1.300.000 | 720.000 | 806.863 |
| Yıllar | 1932 | 1935 | 1940 | 1945 | 1950 | 1955 | 1960 |
| Nüfus | 690.850 | 883.599 | 991.237 | 1.078.399 | 1.166.477 | 1.533.822 | 1.882.092 |

Kaynaklar: Kuban, s. 348, Mantran, s. 286, s.306, <http://www.ibb.gov.tr/tr-TR/Bilgi-Hizmetleri/Istatistikler/Documents/demografi/t211.pdf>; (21.3.2010),

1.3 İstanbul'da Deprem ve Yangınlar

İstanbul da tarihte pek çok büyük deprem ve yangın meydana gelmiştir. Bu felaketler sonrasında şehir yeniden imar ve planlamaya tabi tutulmuştur.

1856 Aksaray yangınında 746 ev yok olmuş ve İtalyan mühendis Luigi Storari bu bölge için yeni bir plan hazırlamıştır. 1865 Hocapaşa yangını Sirkeci'deki Hocapaşa'da başlamış, saray bölgesine ve Ayasofya'ya sıçrayarak, Marmara kıyılarına kadar yayılmış ve Sirkeci'den Marmara'ya kadar üç binden fazla ahşap yapının yanmasına sebep olmuştur. Bu yangından sonra, sokakların iyileştirilmesi için Islahat-ı Turuk Komisyonu kurulmuştur. Bu komisyon yanan alanların bazılarının planlarını hazırlamış, eski yönetmeliklerin yerine Turuk ve Ebniye Nizamnamesi (yollar ve yapılar yönetmeliği) çıkarmıştır. Nizamname, kent planlarının hazırlanmasında uyulacak yeni ilkelerin yanı sıra, arsa ifrazı ile sokakların ve yapıların boyutlarını da belirlemiştir. Eski kentteki önemli sokaklar bu komisyon tarafından genişletilerek döşenmiş, Divan Yolu ile başlayarak bütün yollar sınıflandırılmış, ana yolun 25 zira (yaklaşık 19 m), ikinci (tali) yolların 20 arşın (yaklaşık 14 m), en küçük sokakların da 6 m genişliğinde olması zorunluluğu koyulmuştur. Kent merkezindeki en önemli girişimlerden biri, 1950'lere kadar değişme-

yecek olan Divan Yolu'nun, yangından sonra genişletilmesidir.³³ 1869'a kadar çalışmalarını sürdüren komisyon, görevlerini bu tarihten itibaren şehremanetine devretti.³⁴

Bir başka büyük yangın da Beyoğlu'nda 300'den fazla evin yanmasına neden olan 1870 yangınıdır. 1870 yangının ardından Pera'da, İngiliz Elçiliği ile Taksim arasındaki bölgeyi kapsayan bir plan hazırlanmıştır. Bu planda, merkezde, sokakların doğrusal olarak düzenlenmiş fakat o güne değin İstanbul'da tasarlanan en gelişmiş meydan planını olmasına karşın bu plan hiçbir zaman uygulanmamıştır.³⁵

1894'deki 9 şiddetinde deprem İstanbul il sınırları içinde 474 kişinin ölümüne, 482 kişinin yaralanmasına, 387 dayanıklı yapı ve 1087 ev, 299 dükkânın büyük ölçüde hasar görmesine yol açmıştır.³⁶

1.4 Planlama ve İmar Hareketleri (1836 - 1960)

19. yüzyıl ortalarından başlayarak, yaşanan deprem ve yangınlar sonrası yapılan ifrazlar ve İstanbul'da artan nüfustan dolayı kent çevresinde yeni semtler oluşturma ihtiyacı³⁷ bir planlama gerekliliği olduğunu ortaya çıkarmış ve ulaşım sorunu da bu planlamanın bir parçası olarak gündeme gelmiştir. Bu işi yapmak üzere yönetim tarafından yurt dışından uzman planlamacılar getirilmiştir. Bu planlamacıların en önemlilerinden birincisi, 1836 da II. Mahmut döneminde Prusyalı Moltke³⁸, ikincisi 1856 da İtalyan mühendis Luigi Storari³⁹, üçüncüsü II. Abdülhamit saltanatının son yıllarında Paris Belediyesi Baş Mühendisi Joseph Antonie Bouvard⁴⁰, dördüncüsü 1909 - 10 İttihat ve Terakki Hükümeti döneminde Fransa Lyon başmühendisi Auric⁴¹, beşincisi 1934'te, Mustafa

³³ Kuban, s. 355.

³⁴ "İslahat- ı Tarik Komisyonu", **İstanbul Ansiklopedisi**, C. 4, İstanbul 1994, s. 113, Aktaran. Bozkurt, s. 81.

³⁵ Kuban, s. 356.

³⁶ Hamiyet Sezer, **1894 İstanbul Depremi Hakkında Bir Rapor Üzerine İnceleme**, Ankara, 1994, s. 171, <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/18/25/148.pdf>.

³⁷ Yakup Kepenek, Nurhan Yentürk, **Türkiye Ekonomisi**, İstanbul: Remzi Kitabevi, 8. Basım, 1996, s. 9.

³⁸ Stefanos Yerasimos, "Batılılaşma Sürecinde İstanbul", **Dünya Kenti İstanbul**, Habitat II, Tarih V., s. 52-53, Aktaran. Bozkurt, s. 44.

³⁹ Kuban, s. 354.

⁴⁰ Kuban, s. 352.

⁴¹ Bayrak, s. 216.

⁴² Kuban, s. 354.

Kemal'in talimatıyla ünlü Fransız kentçilik uzmanı Henry Prost⁴² ve son olarak Menderes döneminde İtalyan şehircisi Picini⁴³ ve Alman kent planlama profesörü Hans Högg⁴⁴ idi.

Avrupalı danışmanlar kent yapısında bir dizi kökten değişim önermişlerdir. Yapıtları projeler kent ölçeğinde pek uygulanamamışsa da, idareciler tek yapı ölçeğinde bu danışmanların önerilerini her zaman uygulamaya çalışmışlardır. Bu eğilimin etkileri günümüze kadar sürmüştür. Moltke'den başlayarak modern yönetim örgütlenmesi ve kentten yeniden yapılanmasında yabancı mühendisler ve mimarlar önemli rol oynamışlardır.

Kent yaşamının, yeni yönetsel ve hukuki reformlarla denetim altına alınması, genelde başkent ve çevresiyle sınırlı bir endüstrileşmeyle paralel gelişmiştir.⁴⁵

İstanbul'da ilk planlama çalışmasının 1836 - 1837 yıllarında II. Mahmut döneminde Prusya asıllı Von Moltke tarafından 1:25.000 ölçekli olarak yapıldığı kabul edilmektedir.⁴⁶

Moltke 1835 - 39 yılları arasında görev yaptı. Moltke, 20 arşından (14 m) dar olmayan geniş yollar yapmak istiyordu, ama at arabasının bile olmadığı bir kentte en büyük yolun genişliği 1848'de hâlâ 7,6 metreydi. Moltke, sur içinde Kadırga ile Yedikule arasında, Marmara'ya paralel bir çevre yolu, Sirkeci'den Eyüp'e, Haliç boyunca ikinci bir yol ve Edirnekapı'dan Haliç'e inen, İstanbul surlarına paralel üçüncü bir yol önermişti. Moltke, Unkapanı köprüsünün bulunduğu yer için de bir köprü önermişti. Bu köprü 1836 da yapılmıştır.⁴⁷

Meclis-i Vala'nın 15 Ağustos 1854 (2 Zilhicce 1271) tarihinde yayınladığı nizamname ile Türk belediyeciliğinde "Şehremaneti" dönemi başlamış oldu. Kırım Savaşı'nın getirdiği kalabalık nüfusun şehirde oluşturduğu sorunları gidermek ve başkenti düzene sokmak amacı⁴⁸ ile 1855'te Şehremaneti adı altında ilk belediye kurulmuştur.⁴⁹ Bu

⁴² Mantran, s. 312.

⁴³ Kuban, s. 391.

⁴⁴ Münevver Ayaşlı, **Dersaadet**, 1.Baskı, Ankara: Bedir Yayınları, 1975, s. 395.

⁴⁵ Kuban, s. 348.

⁴⁶ Zeynep Çelik, **Değişen İstanbul**, İstanbul, 1986, s. 32.

⁴⁷ Kuban, s. 352.

⁴⁸ **Takvim-i Vakayi**, 2 Zilhicce 1271, Nr. 529; **Ahmet Lütfi Efendi tarihi**, C. IX, s. 119; BOA. **A.DVN. MHM.**, Nr. 105/52. Aktaran. Bozkurt, s. 69.

günkü belediye meclisine denk düşen bu kuruluş kısmen eski İhtisap Nezaretî'nin yerini almıştır. Bununla birlikte 1856'da sokakların, kaldırımların, ışıkların, temizliğin, çöp toplanmasının normlarını belirleyen İntizam-ı Şehir Komisyonu oluşturulmuştur.⁵⁰ Kurulan bu komisyonun üyelerinden biri de, Saraya ve Devlete büyük hizmetlerinden dolayı Nişan-ı İftihar ve Mecidiye nişanlarıyla taltif edilen, Galata Bankerlerinden Kamondo ailesinin mensubu, Abraham - Salamon Kamondo'dur. İntizam-i Şehir Komisyonu'nun diğer üyeleri ise Antonie Aleone, Revelaki, Ohannes Çamiç Efendi, Cezayirlioğlu Mıgırdıç Efendi, Germanos oğlu Yusuf Sava, Mehmet Salih Efendi'dir.⁵¹

Kentteki ilk gazlı aydınlatma, bu komisyon tarafından Cadde-i Kebir'de (Grande Rue de Pera'da) uygulanmıştır. Burada, Dolmabahçe Sarayı için üretilen gazdan yararlanılmıştır.⁵²

1854 - 1855'ten başlayarak Pera sokaklarına isimler verilmiştir. Kente su getirilirken bu arada kanalizasyon sistemi de geliştirilmeye başlanmıştır.⁵³

Hükümet Beyoğlu ve çevresinde yaşayanların baskısı ile 1 Ocak 1858 tarihinde "Altıncı Belediye Dairesi Nizamnamesi"ni yayınlamak, Altıncı Daire'nin kuruluşunu, organlarını, mali yapısını ve görevlerini düzenleyen "Beyoğlu ve Galata Dairesi'nin Nizam-ı Umumisi" başlıklı yeni bir tüzükle, altıncı dairenin görev ve yetkileri ayrıntılı olarak düzenlenmiştir.⁵⁴

Paris'in küçük ölçekli bir kopyası olan ve Paris Belediyesi'nin yönetmeliklerinin uygulandığı Altıncı Daire'nin yetki alanı Kasımpaşa ve Pangaltı arasındaki mahalleleri ve Dolmabahçe'den Haliç'teki Tersane'ye kadar bütün kıyılar dâhil olmak üzere, Harbiye'den Dolmabahçe'ye kadar olan bölgeleri kapsamaktaydı. Bu dönemde eski Ceneviz Meydanı'na denk düşen Karaköy Meydanı yeniden planlanmış bir kısım binalar kamulaş-

⁴⁹ Mustafa Cezar, **Tipik Yapılarıyla Osmanlı Şehirciliğinde Çarşı ve Klasik Dönem İmar Sistemi**, Mimar Sinan Üniversitesi Yayını No:9, İstanbul: Milli Eğitim Basımevi, 1985, s. 400.

⁵⁰ Mantran, s. 293.

⁵¹ Mustafa Cezar, **19. yüzyılda Beyoğlu**, İstanbul: Ak Yayınları, 1991, s. 147 - 148.

⁵² Kuban, s. 352.

⁵³ Mantran, s. 293 - 294.

⁵⁴ Bozkurt, s. 76.

tırılmış ve meydan yeniden düzenlenmiştir.⁵⁵ Aynı dönemde Galata ve Beyoğlu'nda, Batılı tarzda beş altı katlı apartmanlar yapılmaya başlanmıştır.⁵⁶

Aralık 1857'de kentin 14 daireye (Daire-i Belediye) ayrılmasını öngören bir nizamname hazırlanarak çağdaş belediyeciliğin ilk temelleri atılmıştır.⁵⁷

Ekim 1864 tarihinde vilayetler ile merkezin ilişkilerini yeni esaslara bağlamak ve de işleri hızlandırmak amacı "Vilayet Nizamname"si ilan edilmiş ve her köy bir belediye idaresi olarak kabul edilmiştir. Bu nizamname ile her ne kadar şehir ve kasabalardaki belediye teşkilatlarına bir açıklık kazandırılmamışsa da, yeniden yapılanan eyaletlerin, sancak, kaza, nahiye ve karye şeklinde bir silsile dâhilinde şekillenmesi tesis edilmiştir.⁵⁸

1864 - 65'te Paris ve Viyana örnekleri taklit edilerek Galata surları yıkılmış yerlerine yeni sokaklar açılmış, Karaköy ile Tepebaşı arasında, Galata Kulesi yakınlarındaki ünlü Şişhane Meydanı yapılmıştır. Türkiye'deki ilk belediye binası 1879 - 83 arasında inşa edilen Pera belediye binasıdır (Altıncı Daire-i Belediye). O sıralarda 6. Daire Belediye Reisi Edouard Blacque Bey idi. Pera'da oluşturulan bu halka açık boş alanlar bu bölgede yaşayan karışık nüfusun taleplerinin bir neticesidir. Büyükdere Caddesi adını alan bugünkü ana cadde o dönemde Grande Rue de Pera (bu günkü İstiklal Caddesi) sonundan, yeni Mektebi-i Harbiye'ye kadar uzatılarak iki yanı ağaçlarla kaplı ve yaya kaldırımları olan ve geniş bir cadde olarak 1869'da yeniden inşa edilmiştir. Bu cadde daha sonra Şişli'ye kadar uzatılmıştır.⁵⁹

Kaldırımlar hem devlet tarafından hem de vakıf gelirlerinden finanse edilerek inşa edilmekteydi.⁶⁰ Şehirdeki bütün inşaat işleri ile meşgul olan Ebniye-i Hassa müdürlüğü bazı değişiklikler geçirmiş ve İstanbul'un yapı ve yol meseleleri 1868 yılından itibaren Ebniye-i Hassa müdürlüğünden alınarak şehremaneti idaresine devredilmiştir.⁶¹

⁵⁵ Kuban, s. 353.

⁵⁶ Mantran, s. 293 - 294.

⁵⁷ Mantran, s. 29.

⁵⁸ Bozkurt, s. 81.

⁵⁹ Kuban, s. 353.

⁶⁰ Cengiz Orhonlu, **Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar**, Ticaret Matbaacılık, İzmir: Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayını No: 31, 1984, s. 42.

⁶¹ Siddık Tümerkan, **Türkiye'de Belediyeler**, İçişleri Bakanlığı Yayınları, İstanbul: R. Zelliç Basımevi, 1946, s. 34.

1877 yılında çıkarılan kanunla İstanbul yirmi belediye dairesine ayrılmıştır. Bu daireler; Beyazıt, Sultanahmet, Fatih, Samatya, Eyüp, Beyoğlu, Hasköy, Beşiktaş, Arnavutköy, Yeniköy, Tarabya, Büyükdere, Beykoz, Anadolu Hisarı, Beylerbeyi, Yenimahalle, Doğancılar, Kadıköy, Adalar, Makriköy (Bakırköy) olmuştur.⁶² Aynı kanun ile belediyelerin gelir kaynakları artırılarak, nizami belediye vergisi, inşaat kontratları, gıda, ticaret, berat ve ruhsatlardan alınan vergiler ve özel bağışlar, belediyenin gelir kalemleri arasına ilave edilmiştir.⁶³

II. Abdülhamit saltanatının son yıllarında Paris elçisi Salih Münir Bey'i İstanbul'a çağırarak yıllarca gördüğü Avrupa deneyimi ile İstanbul'u güzel bir kent haline getirmesini istemiştir. Paris Belediyesi Baş Mühendisi Bouvard'ın Eminönü ve Karaköy meydanlarının yer aldığı bir dizi planlar yapmıştır. II. Abdülhamit döneminin en önemli projeleri, Fransız mühendislerce hazırlanan Boğaz köprüsü ve metro sistemiydi.⁶⁴ Bu plânların giderlerini Fransız hükümeti karşılamıştır. Parasızlık yüzünden yapılan bu plânlar maalesef uygulanamamıştır.⁶⁵

1909 yılında Türk askeri haritacıları ilk kez İstanbul'da şimdiki adı Bakırköy olan Makriköy'ün 1/25 ölçekli topoğrafik haritasını yapmışlardır. Bunu İstanbul'a ait 10 paftanın daha yapımı takip etmiştir. Yapılan bu haritalarda Ayasofya Camisinin kubbe ortası başlangıç meridyeni olarak kullanılmıştır.⁶⁶

1910 yılında Vezneciler - Şehzâdebaşı arasındaki Direklerarası'nda Ramazan aylarına yapılan tiyatrolu eğlenceler yüzünden yolun genişletilmesine kara verilmiş ve her iki taraftaki direkler ve kemerler yıktırılarak tramvay hattı döşenmiştir.⁶⁷

1912 yılındaki yeni kanunla, belediye daireleri kaldırılarak, İstanbul Şehremamenti adı altında tek bir belediye teşkilatı kurularak, bu teşkilat dokuz şubeye ayrılmıştır.

⁶² Bozkurt, s. 86.

⁶³ Çelik, s. 32.

⁶⁴ Kuban, s. 354.

⁶⁵ Bayrak, s.216

⁶⁶ Bayrak, s. 221.

⁶⁷ Bayrak, s. 223.

Bu yeni belediye müdürlükleri ise, Beyazıt, Fatih, Beyoğlu, Yeniköy, Anadolu Hisarı, Üsküdar, Kadıköy, Adalar ve Bakırköy olmuştur.⁶⁸

Lyon Belediyesi başmühendisi Auric, I. Dünya Savaşı'ndan önce üç yıl İstanbul Belediyesi için çalışmıştır.⁶⁹ 1912 yılında dördüncü Karaköy (Galata) Köprüsü Almanya'nın Nürnberg kentindeki makine fabrikasında, 237 bin altına, çelik olarak yaptırılmıştır. Bu köprü 1992'ye kadar bu noktada hizmet vermiş daha sonra onarılarak Eyüp'te Haliç kıyısına çekilerek günümüzde sergi alanı kullanılmaya devam edilmektedir. Üçüncü köprü de Unkapanı - Azapkapı arasına monte edilmiş ve bu köprü de 1936'ya kadar bu noktada hizmet vermiştir.⁷⁰

Karaköy Köprüsü'nden geçen İstanbullular 1960'a değin, büyük bir kültürel çevre değişikliği hissetmişlerdir. Fakat Altıncı Daire'nin yabancı güçler tarafından korunan statüsü giderek hükümeti tedirgin etmiş ve bu ayrıcalıklı durum 1913'te bölgenin İstanbul Belediyesi'ne bağlanmasıyla sona ermiştir.⁷¹

1923'ten 1930'lara kadar sokakların iyileştirilerek küçük parkların yapıldı ve tramvay hattı uzatıldı. 1926'da Mimar Kemalettin tarafından Paris'teki Etoile Meydanı'ndan esinlenerek planları hazırlanan Beyazıt Meydanı yeniden düzenlenmiştir.⁷² 1930'da şehremaneti kaldırıldı ve İstanbul da belediye başkanı ile valinin görevleri birleştirildi. Böylece merkezi hükümet kenti, doğrudan denetimi altına almış oldu.⁷³ İki bölgeye ayrılan İstanbul belediyesi, hükümetin atadığı ve aynı zamanda İstanbul'un valiliğini de yapan bir belediye başkanınca yönetilmekteydi.⁷⁴

Fransız kentçilik uzmanlarından Henry Prost, 1934'te Mustafa Kemal'in daveti ile kenti yenilemek için bir 'nâzım plan'ı yapmayı kabul etti. Ondan önce, iki Fransız mimar (Agace ve Lambert) İstanbul'u yenileme olanaklarını araştırmış ve bu konuda yapılacak işin dev boyutlarına karşın olanakların yetersiz olmasından dolayı bu işe sıcak bakmamışlardı. 1936'da Prost Taksim - Beyoğlu - Tünel - Şişhane - Karaköy -

⁶⁸ Bozkurt, s. 89.

⁶⁹ Kuban, s. 354.

⁷⁰ Bayrak, s. 225.

⁷¹ Kuban, s. 353.

⁷² Turgut Cansever, **Kubbeyi Yere Koymak**, İstanbul: İz Yayınları, 1997, s. 223.

⁷³ Kuban, s. 384.

⁷⁴ Mantran, s. 306.

Mahmutpaşa - Beyazıt arası için metro önerisi de yapmıştır.⁷⁵ 1937'de, Henry Prost, Marmara ve Haliç kıyılarının konut alanı olmasını, ağır endüstrinin Haliç çevresine toplanmasını ve sur içinin tarihi silüetini korumak için yapı yüksekliklerinin sınırlandırılması önerdi. İstanbul içinde, doğudan batıya ve kuzeyden güneye doğru (biri boğaz kıyılarında, diğeri Azapkapı'dan Taksim'e doğru) iki ulaşım yolunun açılmasını, ikinci bir köprü yapılmasını (Atatürk Köprüsü), Karaköy - Eminönü Köprüsü'nün onarılmasını önerdi. Ayrıca, başlıca tarihsel anıtların çevresinin açılarak anıtların ortaya çıkarılmalarını, özellikle de Sarayburnu'ndan Sultanahmet'e kadar uzanan bir arkeoloji düzenlenmesini öngördü. Atatürk'ün 1938'te ölümünün ardından İkinci Dünya Savaşı'nın çıkması bu planların uygulanmasını geciktirdi. Bu planların uygulanması ancak yirmi yıl sonra mümkün olabildi.⁷⁶ Henry Prost, 1950'lere kadar İstanbul da görev yaptı.⁷⁷ Turgut Cansever'e göre Prost planları 1957 - 1960 yıllarında Menderesin İstanbul'daki icraatlarına da hem genel yaklaşım hem de proje olarak yol göstermiştir.⁷⁸

1950 - 60 döneminde Adnan Menderes İstanbul için kapsamlı bir program hazırlatmıştır. Adnan Menderes İstanbul'u baştan sona yenilemek üzere kendini baş mimarı, aynı zamanda ikinci Fatih'i olarak ilan etmiş ve tüm planlama ve uygulamaları Taksim'deki Park Otel'den yönetmiştir.⁷⁹

İtalyan şehircisi Picini⁸⁰ ve Alman kent planlama profesörü Hans Högg'ün⁸¹ görev yaptığı Menderesin Hükümeti'nin amacı, büyük bulvarlar açarak trafiği rahatlatmak, modern bir ulaşım sistemi inşa etmek ve meydanlar açmak, tarihi binaları onararak kente güzel bir çehre kazandırmaktı. Bu amaçla, Beyazıt'tan Aksaray'a ve Aksaray'dan Topkapı'ya, Aksaray'dan Bayrampaşa'ya, Galata Köprüsünden Dolmabahçe'ye, Eminönü'nden Unkapanı'na, Karaköy'den Azapkapı'ya, Boğaz'da; Beşiktaş'tan Zincirlikuyu'ya, Sirkeci'den Florya'ya büyük bulvarlar açıldı.⁸²

⁷⁵ Zikrullah Kırmızı, Fehime Tunalı Çalışkan, **İstanbul ve Ulaşım Zamandizini**, <http://zkirmizi.com/-istanbul.htm>; (12.5.2010).

⁷⁶ Mantran, s. 312.

⁷⁷ Kuban, s. 385.

⁷⁸ Turgut Cansever, **Ev ve Şehir**, İstanbul: İnsan Yayınları, 1994, s. 22.

⁷⁹ Cezar, s. 51.

⁸⁰ Ayaşlı, s. 226.

⁸¹ Ayaşlı, s. 395.

⁸² Kuban, s. 393.

Ancak bu çalışmalar sırasında tarihi binalarına ve kentin tarihi görünümüne zarar verildiği, deniz yollarının sunduğu olanakların göz ardı edildiği, politik çıkar uğruna köyden kente göç edenlere tavizler verildiği, kent toprağının yağmasına göz yumulduğu eleştirileri gündeme geldi. Bununla birlikte Marmara kıyısındaki otoyol ve Barbaros Bulvarı gibi bazı projelerin de gerekli olduğunu söyleyenlerde vardı.⁸³

1954 yılında Fransa Paris Ulaşım İşletmesi'nin (RATP) desteği ile Fransız SGTE firmasına Prof. Langevine'in yönetiminde, İstanbul için Bayındırlık Bakanlığınca onaylanmış metro etüdü başlatılmış ve Societe Generale de Traction et d'Explanations adlı Fransız grubunca Mecidiyeköy - Taksim - Yenikapı arasında 2. metro önerisi getirmiştir. Fransız SGTE Firması'nın, metronun Mecidiyeköy - Karaköy bölümü için teklif vermiş ve 1960 yılında İtalyan Fnamenica Firmasının İstanbul'da metro yapımıyla ilgili girişimi sonuçsuz kalmıştır.⁸⁴

İlk belediye başkanlığı seçiminin yapıldığı 1958 yılına değin, belediye başkanının valilik görevini de yürüttüğü İstanbul'un II. Dünya savaşı öncesi yıllarda bir milyondan az olan nüfusunun 40 yıl sonra 10 milyona çıkacak derecede artış göstermesi, planlamacıların öngörebileceği bir husus değildi. Bu yüksek düzeydeki nüfus artışı, tüm bu planlama çalışmalarının İstanbul için yetersiz kalmasının ve başarısız olmasının sebebi olduğunu söylemek mümkündür.

1.5 Sanayi ve Ticari Bölgelerin Gelişimi (1832 - 1960)

19. yüzyılda içine girilen yeni ekonomik ilişkiler çerçevesinde, Kentin çevresi ile olan iletişimde, dış ticaretin niteliğinde ve finansman biçiminde ve Tanzimat'ın getirdiği yeni bürokratik yapıda birçok değişimler olmuştur.⁸⁵

İmparatorluğun dış ticaret ve yabancı sermayeye açılışı, yabancı sermayenin finansman kurumlarını gerektirmiş ve farklı finans kurumları arasındaki rekabet, bankaların kentin belirli kesiminde toplanmalarına neden olmuştur. Özellikle gelişen dış ticaretin niteliği, tüccarların malla doğrudan ilişkisini gerektirmezken tüccarlar, daha çok bir ko-

⁸³ Karoly Kos, **İstanbul Şehir Tarihi ve Mimarisi** Çev. Naciye Güngörmüş, 1.Baskı, Ankara: Kültür Bak. Yayınları, 1995, s. 111, Kuban, s. 357, 397, Ayaşlı, s. 226.

⁸⁴ Kırmızı, <http://zkirmizi.com/istanbul.htm>; (12.5.2010), Mantran, s. 308.

⁸⁵ Tekeli, "Anadolu'daki Kentsel Yaşantının Örgütlenmesinde Değişik Aşamalar", **Toplum ve Bilim**, Sayı: 9-10, 1980, s. 57, Aktaran. Bozkurt, s. 47.

ordinatör olarak çalışmaya başlamışlardır. Bu iş biçimi ise bankaların çevresinde, buna uygun işhanlarının gelişmesine neden olmuştur.⁸⁶

19. yüzyılda Osmanlı ekonomisinde ticari faaliyetlerin yürütülmesinde yabancı sermaye yatırımları oldukça yüksek düzeylerde olmuştur. Bu yatırımlar genelde ulaştırma, banka, sigorta, elektrik, su ve ticaret gibi hizmet kesimleriyle madencilik sektörlerinde görülmüştür.⁸⁷ İstanbul'da 1832'de, 14'ü banka olmak üzere 103 yabancı şirket mevcuttur. Batı Avrupa ile ulaşımı kolaylığı ve geleneksel ilişkilerini sürdürmesi⁸⁸ İstanbul'u ülkenin başlıca ticaret ve hatta sanayi merkezi haline getirmiştir.

Kent, bölgeyle ve dünya ile ilişkisini buharlı gemilerle ve demiryolu ile kurarken, Haberleşmesi yalnız askeri sınıfın tekelindeki menzil ve ulaklarla değil tüm topluma açık posta sistemiyle sağlanmaktaydı. Bu yeni ilişki kanalları, merkezde yeni istasyon binaları, rıhtımlar ve yeni postane binalarının yapılması sonucunu ortaya çıkarmıştır. Böylece bir ulaştırma sisteminin gelişmesi aynı zamanda malların naklinde antrepoların kurulmasını ve yolculuk yapanların konaklaması için otellerin yapılmasını da beraberinde getirmiştir. Yani, önceki yüzyılların kervansaray ve hanı farklılaşarak istasyon, antrepo ve otel haline gelmiştir.⁸⁹

İstanbul'da Haliç, II. Mehmet'in tersanesinden itibaren bir sanayi bölgesi olarak gelişmiştir. Tarihsel gelişiminin doğal sonucu olarak Haliç bölgesi, 19. yüzyıl boyunca sanayi alanı olmuştur. 1960'lara değin fabrikalar Haliç'le birlikte Eminönü, Fatih ve Eyüp bölgelerinde yoğunlaşmıştır.

Haliç kıyılarında yoğunluklu olarak önce gıda ve dokuma endüstrileri kuruldu. 1828'de Eyüp'te yün imalatı için Riştehane fabrikası ve donanmaya halat imal etmek için İplikhane Kârhanesi kurulmuştur. 1833'te de eski saray alanı üstüne Feshane inşa edilmişti. II. Mahmut döneminden Abdülaziz dönemine değin geliştirilen gemi tezgâhla-

⁸⁶ Tekeli, "Osmanlı İmparatorluğunda Kent Planlama Pratiğinin gelişimi", **İslam geleneğinden Günümüze Yerel Yönetimler I**, İlke Yay., İst. 1996, s. 362-363, Aktaran. Bozkurt, s. 47.

⁸⁷ Yakup Kepenek, Nurhan Yentürk, **Türkiye Ekonomisi**, Remzi Kitabevi, 8. Basım, İstanbul 1996, s. 9.

⁸⁸ Mantran, s. 308.

⁸⁹ Kepenek, s. 9.

rına bağılı olarak Tersane çevresinde ilgili imalathaneler kurulmuştu. İlk buharlı makine fabrikası II. Mahmut döneminde inşa edilmiş ve ilk buharlı gemi 1837'de yapılmıştı.⁹⁰

Osmanlı sanayileşmesi dışa bağımlı ve ithalata dayalı olarak gelişme göstermiştir.⁹¹ Makineler, yapı planları, işletmeciler ve mühendisler, hatta bazı durumlarda işçiler bile ithal edildiği olmuştur. İlk Türk sanayi fuarı, Büyük Londra Sergisi'nden on iki yıl sonra 1863'te Atmeydanı'nda açılmıştır.⁹²

19. yüzyılın ortalarında başlayarak Haliç'in iki yakasındaki endüstri alanlarında gözlenen denetimsiz büyüme kentin geleneksel çehresini büyük ölçüde değiştirmiştir. Haliç dışında Boğaz'da Paşabahçe'de cam, Beykoz'da da ayakkabı fabrikaları vardı. Beykoz'da su gücüyle işleyen özel bir deri imalathanesi bulunmaktaydı. 1810'da hükümet tarafından ordu için satın alınan imalathane (Debbağhane-i Amire) 1842'de bunun yanına günümüzde de bir kamu kuruluşu olarak çalışan bir ayakkabı fabrikası inşa edilmiştir. Yine Beykoz'da Mevlevi dervişi Mehmet Dede tarafından İtalya'dan ithal edilen tekniklerle üretim yapan özel bir el yapımı cam imalathanesi kurulmuştu. Bu imalathane sonrada 1845'te bir devlet fabrikasına dönüştürülmüş ve 19. yüzyılda burada son derece süslü cam imalatları yapılmıştır. Zeytinburnu'nda sur dışındaki eski tabakhanelerin yanında çelik fabrikaları ile dokuma fabrikaları kurulmuştu. Daha batıdaki Bakırköy'de de küçük buharlı gemiler inşa edilen gemi tezgâhları vardı. Kentin tarihi içinde bütün sanayi yapıları sur içinde inşa edilirken tabakhaneler Yedikule'de, tersaneler Kasımpaşa'da, tophaneler de Tophane'de kurulmuştur.⁹³

1860'lardan itibaren sanayileşme konusunda bazı yeni projeler ortaya konuldu ve bu projelerin hayata geçirilmesi için Islah-ı Sanayi Komisyonu kuruldu. Bu komisyon sergiler açarak sanayi teşvik etmek, şirketler oluşturmak ve sanayi mektepleri açmak üzere bir takım amaçları gerçekleştirmeye çalışmaktaydı.⁹⁴

⁹⁰ Kuban, s. 350.

⁹¹ Bu tezin ana ilgi noktası DTŞ faaliyetleri olduğundan Osmanlı sanayi ile ilgili fazla ayrıntıya girilmemeye çalışılmıştır. Daha ayrıntılı bilgi almak için bakınız; Ökçün, Gündüz. **Osmanlı Sanayii**, İstanbul: Hil Yayınları, 1984; Önsoy, Rifat. **Osmanlı Sanayii ve Sanayileşme Politikası**, Ankara: T. İş Bankası Yayınları, 1988; Pamuk, Şevket. **100 Soruda Osmanlı - Türkiye Tarihi**, İstanbul: Gerçek Yayınları, 1988.

⁹² Kuban, s. 348.

⁹³ Kuban, s. 350.

⁹⁴ İlber Öltaylı, **Osmanlı İmparatorluğunda İktisadi ve Sosyal Değişim**, Ankara: Turhan Kitabevi, 2000, s. 463.

İlk elektrik santrali İstanbul'da 1913 yılında Macar Ganz Elektrik Şirketi'nin işlettiği Silahtarağa santralidir. 1914 tarihinde İstanbul'un ilk elektrik enerjisi tramvaylara, üç gün sonra özel kuruluşlara da verilmiştir.⁹⁵

23 Kasım 1944 tarihinde Yedikule ve Kurbağalıdere havagazı tesislerini yöneten 'İstanbul Havagazı ve Elektrik Şirketi' hükümetçe satın alınmış⁹⁶ ve bu şirketlerin yöneticileri Türkler arasından seçilmiştir.⁹⁷

25 Ocak 1945 tarihinde İstanbul'da Boğaziçi iskeleleri arasında yolcu taşıyan Şirket-i Hayriye satın alınarak Devlet Deniz Yollarına ait 'Şehir Hatları İşletmesi' adını aldı.⁹⁸

Başbakan İsmet İnönü 13 Ağustos 1934 tarihinde Bakırköy Bez Fabrikasının bir kısmının, 14 Ağustos 1934 tarihinde ise Paşabahçe cam fabrikasının temellerini attı ve bu cam fabrikası 29 Kasım 1935 tarihinde hizmete girmiştir.⁹⁹

Demokrat Parti iktidarda iken, Tarımcılara büyük yardımların yapılması, yabancı sanayi ve ticaret şirketlerinin girişimlerine olanak sağlanması İstanbul'da ticaretin gelişme sürecini hızlandırmıştır.¹⁰⁰

1.6 Ulaşımın Gelişimi (1836 - 1960)

Osmanlı'da, 19.yy da yeni ulaşım sistemlerinin uygulanmasına kadar geçen süreçte, at, eşek, katır ve deve gibi hayvanlarla ulaşım ve ticari taşımacılık gerçekleştiriliyordu.¹⁰¹

Hayvanlarla yapılan ulaşım ve ticari taşımacılığın bir sonucu olarak Derbent teşkilatı, Köprücülük, Kaldırımcılar gibi teşkilatların gelişmesini sağlamıştır. Bölgearası ticaret, 19.yy.a kadar geçen süre içerisinde, kent dışı ulaşımın, kent içi ulaşımına göre

⁹⁵ Bayrak, s. 227.

⁹⁶ Bayrak, s. 288.

⁹⁷ Mantran, s. 308.

⁹⁸ Bayrak, s. 288.

⁹⁹ Bayrak, s. 283.

¹⁰⁰ Mantran, s. 316.

¹⁰¹ Cengiz Orhonlu, 'Kervan ve Kervan Yolları' Osmanlı İmparatorluğu'nda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar, Derleyen: Salih Özbaran, İzmir: EÜEF Yayınları, 1984, s.140 - 147.

daha fazla geliştirmesine neden olmuştur. Bölgeler arası ulaşım, bu ulaşım biçiminin örgütü olan Derbent teşkilatının da karayolu ulaşımında önemli bir teşkilat olması sonucunu doğurmuştur.¹⁰² Bu teşkilat, ülke içindeki yerleşim alanlarının dışında kalan yolların; güvenliği, bakımı ve onarımından sorumluydu. Yine köprücülük kurumu, yollar üzerinde bulunan köprülerin bakım ve onarımdan sorumlu olan önemli bir teşkilattir.¹⁰³

İstanbul'un sur dışına da taşması, kent içinde bir ulaşım ağı örgütü oluşturulmasını zaruri hale getirmiştir. Bu örgüt, kent içindeki yolların ve kaldırımların bakım ve onarımından sorumlu olan Kaldırımcılar adında bir esnaf grubuydu.¹⁰⁴ Osmanlı'da 19.yy.a kadar araba geçişine uygun karayolu yoktu.¹⁰⁵ Ancak İstanbul'da arabaların kullanabileceği türde karayollarının yapımının başlaması 19.yy.da başlamıştır. Bu yüzyılda yeni karayolları yapımında büyük aşamalar kaydedilmiştir.

İstanbul'un bir kentiçi ulaşım sorunu olduğu ilk kez II. Mahmut döneminde anlaşılmıştır. O tarihlerde İstanbul hâlâ dört ayrı kentten oluşuyordu. Sultanlar Topkapı Sarayı'nda yaşarken Boğaz'a ya da Üsküdar'a kayık gezileri yapıyorlardı. Dolmabahçe Sarayı'na taşındıktan sonra, özel günlerde İstanbul tarafına geçmek ya da camiye gitmek hava koşulları kötüleştiğinde bazen deniz ulaşımını zorlaştırıyordu.¹⁰⁶ Kentin Trakya kesimi ile Galata arasındaki ulaşım talebi, 1836'da, Haliç üzerine, Azapkapı'dan Unkapanı'na bir köprünün yapılmasını gerektirdi.¹⁰⁷ İlk köprü, Cısır-i Atik, II. Mahmut'un Cuma namazına gidebilmesini de kolaylaştırıyordu. Bu ahşap yaya köprüsü donanma tarafından inşa edilmişti ve geçişler ücretsiz olduğundan adına Hayratiye denmiştir. Bu köprü, 1940'ta bugünkü köprü yapılarına değin birçok kez onarılmış ya da yeniden yapılmıştır. Aynı yıl daha batıya doğru Ayvansaray ile Piri Paşa Mahallesi arasına bir köprü daha yapılmıştır. Fakat bu köprü, Haliç'in bir yakasından öbür yakasına insanları taşıyan kayıkların işine gelmediği için, kayıklar tarafından yakılmıştır. Hayratiye Köprüsü Ha-

¹⁰² Cengiz Orhonlu, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Derbent Teşkilatı**, İstanbul: İÜEF Yayınları, 1967, s. 12.

¹⁰³ Cengiz Orhonlu, **'Köprücülük', Osmanlı İmparatorluğu'nda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar**, İzmir: Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1984, s.70 - 77.

¹⁰⁴ Cengiz Orhonlu, **'Mesleki Bir Kuruluş Olarak Kaldırımcılık ve Osmanlı Şehir Yolları Hakkında Bazı Düşünceler' Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar**, İzmir: Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayını, 1984, s. 27 - 69.

¹⁰⁵ Musa Çadircı, **Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapıları**, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1991, s. 300.

¹⁰⁶ Kuban, s. 358.

¹⁰⁷ Mantran, s. 292.

liç'in iki yakası arasındaki ulaşımı çok kolaylaştırmıştır. II. Mahmut'un annesi Bezm-i Âlem Sultan Eminönü ile Karaköy arasına 1845'te ünlü ahşap Galata (ya da Karaköy) Köprüsünü yaptırmıştır. Köprü 1863'te yenilenmiş ve 1870'te yerine konulan dubalı köprü 1912'ye değin hizmet vermiştir. Aynı yerde bir Alman şirketince inşa edilen son köprü 1994'e değin kullanılmıştır.¹⁰⁸ Haliç üzerine yapılan köprüler kentin Karaköy ile Eminönü - Sirkeci bölgesinde yer alan ticaret merkezlerini de büyük bir ölçüde bütünleştirmiştir.

19. yy.da, Boğaziçi nüfusunun artması ulaşım araçlarına olan talebi artırmıştır. Boğaziçi kıyılarına, kayıklar ve mavnalarla yapılan seferler talebi karşılayamadığı gibi ayrıca bu araçlar sert hava şartlarını kaldıracak teknolojiye sahip olmadıklarından dolayı kötü hava şartlarında sefer yapamıyorlardı ve bu durum özellikle kışın Boğaziçi kıyılarına ulaşımı neredeyse imkânsız hale getiriyordu. Cevdet ve Fuat Paşalar İstanbul'da artık tahammül edilemez olan bu sorunu çözmek üzere harekete geçtiler ve Şirket-i Hayriye'nin kurulmasını sağlayacak ilk girişimi başlattılar. Bunun için resmi makamlara bir dilekçe yazarak artan Boğaziçi nüfusunun ulaştırma işlevinin düzenli olarak yapılması için bir vapur işletmesinin kurulması gerekliliğini ortaya koydular.¹⁰⁹ Bu istek Padişah Abdülaziz tarafından da kabul edildi ve 17 Ocak 1851 yılında Padişah'ın oluru ile de yayınlanarak Şirket-i Hayriye kurulmuştur. İlk arabalı vapur hizmeti 1858'de de Kabataş - Üsküdar arasında yapılmıştır.¹¹⁰

Şirket-i Hayriye'nin Boğaz'a ve Prens Adaları'na sefer yapan 1852'de altı, 1872'de otuz dört, 1908'de otuz yedi buharlı gemisi mevcuttu.¹¹¹ Şirketin deniz yolu ulaşım faaliyetleri Boğaziçi, Kadıköy, Fenerbahçe, Yeşilköy ve Üsküdar'da halkın gidiş gelişlerini kolaylaştırmış ve bölgeler arasındaki hareketliliği artırmıştır. Devletin gemi işletme görevi 17 Temmuz 1919 tarihinde yabancı bir şirkete devredilerek Şirket-i Hayriye 69 yıl sonra yabancı bir şirketin eline geçmiştir.¹¹²

1860'lı yıllarda Galata bölgesinde, ticari faaliyetlerin giderek artan önemi bu bölgede daha iyi ve daha geniş kapsamlı bir ulaşımı zorunlu kılıyordu. 1869 yılı itibariyle

¹⁰⁸ Kuban, s. 358.

¹⁰⁹ Murat Koraltürk, **Şirket-i Hayriye**, İstanbul: İDO Yayınları, 2007, s. 28.

¹¹⁰ Kuban, s. 359.

¹¹¹ Mantran, s. 292.

¹¹² Bayrak, s. 234.

her ne kadar DTŞ Devlet-i Osmaniye arasında tramvay işletme anlaşması yapılmışsa da, oluşacak olan tramvay hattı, Galata ve Pera'dan İstiklal Caddesi'ni Güney ucuna doğrudan bir bağlantı sağlamıyordu. Karaköy'den Pera'ya çıkışta yegâne güzergâh olan dik ve dar yokuşlu yüksek kaldırımın günde ortalama 40 bin kişiyle muhatap olması buraya acilen inercıkâr bir tür asansör yapma fikrini doğurmuştur. Henry Gavand isimli bir Fransız, Sultan Abdülaziz Han'dan 6 Kasım 1869 tarihinde gerekli imtiyazı alarak 8 Mayıs 1871'de Galata - Beyoğlu arası İstanbul Şehir Demiryolu isimli bir İngiliz Şirketi kurmuştu. 30 Haziran 1871'de başlayan tünel kazı ve çalışmaları yaklaşık 3,5 yıl sürmüş ve Londra'dan sonraki ikinci yeraltı hattı olan Karaköy Tüneli¹¹³ 5 Aralık 1874 tarihinde de hizmete girmişti.¹¹⁴ Tünel, 1863'te Londra ve 1868'de Newyork'ta metro inşa edilmesinden sonra üçüncü gelmekteydi.¹¹⁵

Arabalarla birlikte toplam 350 bin Sterlin'e mal olan tünelde Şeyhül İslam'ın emriyle önceleri sadece eşya ve hayvanlar taşınmıştı. 17 Ocak 1875 tarihinde ise yapılan bir merasimle 10 para ücretle yolcuların taşınmasına başlayarak, İstanbul toplu taşımacılık alanında yeni bir sayfa açılmıştı.¹¹⁶

Tünel'in açılmasından sonra Fransız mühendis Henry Gavand Yedikule'den Metro ile birleşecek ve Yedikule ile Sarayburnu arasında 600 m genişliğinde ve 3670 m uzunluğunda bir de yeni liman yapılmasını önermiştir. Ayrıca yeni liman, Yenikapı'daki ana terminalde birleşecek, sonra Haliç üzerine yapılacak bir köprüyle ana terminal Beyoğlu'na bağlanacaktı. Gavand'ın önerleri arasında Karadeniz kıyılarına kadar uzanacak ikinci bir demiryolu hattı da mevcuttu. Gavand'ın kent için son derece faydalı olabilecek bu geniş kapsamlı önerileri uygulamaya sokulmamıştır. Ancak liman tesisleri ile demiryolu sistemine ilişkin ilk alt yapı, II. Abdülhamit döneminde tamamlanmış¹¹⁷ ve 1890 yılında Yedikule Gazhanesi ile Sirkeci garı açılmış, Avrupa'ya ilk tren seferleri başlamıştır.¹¹⁸ Alman mimar A. Jasmund tarafından tasarımı yapılan Sirkeci Garı ve Haydarpaşa'daki Bağdat Demiryolu Garı ise ancak 1909'da tamamlanabilmiştir. Uluslar arası ticaretle ilişkili olarak kentin rıhtımları da bu sıralarda yapılmıştır. İstanbul iskelesinin yapım

¹¹³ Kuban, s. 360.

¹¹⁴ Kayserilioğlu, s. 56.

¹¹⁵ Kayserilioğlu, s. 97.

¹¹⁶ Kayserilioğlu, s. 36.

¹¹⁷ Kuban, s. 360.

¹¹⁸ Bayrak, s. 208.

hakki, ithalat ve ihracattan toplanan vergilerden bir yüzde karşılığı Marius Michael (Mişel Paşa) adlı bir Fransız'a verilmiş ve inşaatına 1892'de başlanarak iskelesiyle birlikte ilk modern liman Galata'da 1895'te açılmış ve Sirkeci 'deki küçük iskele de 1900'de tamamlanmıştır.¹¹⁹

Adı henüz resmi evraklara girmeyen ama 'Zâtül Hareke', 'Atsız Araba' ve 'Şeytanarabası' gibi yeni takılan adı ile İstanbul'a ilk otomobil 1895 yılında gelmiştir. İlk önce otomobillere devlet büyükleri sahip oldular. Basra mebusu Zehirzâde Ahmet Paşa otomobile sahip olan ilk kişi idi ve ilk Türk şoförü Acem Abdurrahman idi. Ancak Çevre sakinleri petrol ile çalışan bu ilk otomobillerin çıkardığı gürültüden şikâyet etmekteydi.¹²⁰

1899 - 1903 yılları arasında Haydarpaşa liman tesisleri yapılarak Selimiye Mahallesi, Selimiye Kışlası ve liman tesisleri, Anadolu yakasında Kadıköy ile Üsküdar'ı birleştirmiştir. Daha sonra da bu semtler tramvayla birbirine bağlanmıştır. O yıllarda Boğaz girişindeki İmparatorluk Sarayı'nın yanındaki tren istasyonu, Modern kentin yeni simgelerinden biri olurken, rıhtımlarda demirlemiş modern savaş gemileri ile büyük buharlı gemiler, Boğaz, Haydarpaşa, Kadıköy, hatta Adalar'daki iskeleleri birbirine bağlayan vapurlar dikkat çeken modern yapılar olmuştur. Bu gelişmeler, yüzyılın başında yazlık olarak kullanılan kent dışı mahallelerden oluşan Marmara'nın Anadolu kıyılarının statüsünü değiştirmiştir. Bu bölgeler, artık sürekli oturulan ve sur içi kenti terk eden eski Türk aileleri için gözde yerleşme alanları olurken bu tarihten sonra, İstanbul'un kentlerini birbirinden ayıran deniz artık onları birleştirici bir öğeye dönüşmüştür. Yelkenlilerin yerini buharlı gemiler, zarif ve süslü peremelerin, kayıkların ve saltanat kayıklarının yerini de ağır garip biçimli, çelikten yapılmış modern gemiler almıştır.¹²¹ 1906 yılında İstanbul'dan Selanik'e ilk kez vapur seferleri başlamıştır.¹²²

Kara ulaşımına kolaylık getiren atlı tramvaylar ilk seferlerini 1871'de Eminönü - Aksaray ve Karaköy - Ortaköy arasında yapmıştır. Karaköy ile Beyoğlu arasındaki tramvay hattı da sonradan, kuzeyde Karadeniz'e doğru kurulan yeni yerleşim alanlarına

¹¹⁹ Kuban, s. 361.

¹²⁰ Bayrak, s. 211.

¹²¹ Kuban, s. 360 - 61.

¹²² Bayrak, s. 216.

hizmet verebilmek için Şişli'ye uzatılmıştır. Elektrikli tramvaylar ise ilk seferini 20 Şubat 1914 tarihinde Karaköy - Ortaköy hattında yapmıştır.¹²³

Söylenenlere göre DTŞ Şişhane yolunda az tramvay arabası işletmek suretiyle tünel idaresinin daha fazla yolcu taşımada önemli rol oynamıştı. Tünel işletmesi 1911 yılında 'Dersaadet Mülhakatından Galata ve Beyoğlu Beyninde Tahtelaz Demiryolu Osmanlı A.Ş. isimli şirkete devrolunmuştur. Ancak tünel idaresinin asli sahibi Sofina Şirketi aynı zamanda DTŞ'nin de imtiyazına sahipti.¹²⁴

İstanbul'un Anadolu yakasına tramvay, Rumeli yakasından ancak 14 yıl sonra 1927 yılında gelmiştir. DTŞ'den başka bir şirket olarak 'Üsküdar - Kadıköy halk tramvayları Şirketi' adı ile kurularak¹²⁵ 1 Ocak 1928'de ilk tramvay seferi yapılmıştır.¹²⁶ 7 Haziran 1928 tarihinde Üsküdar - Kısıklı tramvay hattı TBMM Başkanı Kâzım Özalp'in de hazır bulunduğu bir törenle işletmeye açılmıştır.¹²⁷

İstanbul'da ilk otobüs 1926 yılında İtalya'dan getirilmiş ve Beşiktaş - Taksim hattında 4 adet otobüs çalışmaya başlamıştır.¹²⁸ İstanbul'a ilk otobüs 1926 yılında geldi. Fransa'dan alınan bu dört adet otobüs Kadıköy İskelesi ile Moda arasında çalışmaya başladı. 1928 yılında Tramvay hangarı olarak kullanılan Bağlarbaşı Garajı otobüs garajına dönüştürüldü ve İstanbul'daki ilk otobüs işletmesi faaliyete geçti. Boğaziçi Otobüs İşletmelerinin filosunda 10 - 12 otobüs bulunuyordu. Otobüsler, İkinci Dünya Savaşı'na kadar Taksim - Yenimahalle hattında çalıştı. Çeşitli markalarda otobüs alımları 1960 yılına kadar sürdü ve filodaki otobüs sayısı aynı yıl 525'e yükseldi.¹²⁹

1929 yılında tamamlanan Bağlarbaşı - Haydarpaşa ve Üsküdar - Haydarpaşa tramvay hatları işletmeye açıldı.¹³⁰

20.02.1931 de DTŞ'nin adı 'İstanbul Dersaadet Tramvay Şirketi' olarak resmen değiştirilmiştir. 16.06.1939 da Tünel ve Tramvay Şirketleri'nin İstanbul Belediyesi'-

¹²³ Bayrak, s. 227.

¹²⁴ Kayserilioğlu, s. 36.

¹²⁵ Bayrak, s. 280.

¹²⁶ İETT Tarihçesi, <http://www.iett.gov.tr/metin.php?no=195>; (19.2.2010).

¹²⁷ Bayrak, s. 280.

¹²⁸ Bayrak, s. 279.

¹²⁹ Otobüs, <http://www.iett.gov.tr/metin.php?no=29>; (11.5.2010).

¹³⁰ Bayrak, s. 282.

ne devrine dair kanun (İstanbul Elektrik, Tramvay ve Tünel İdareleri Teşkilat ve Tesisatı'nın İstanbul Belediyesi'ne Devrine Dair Kanun) Meclis'te kabul edilmiştir.¹³¹

16.03.1955'te Anadolu Yakası Üsküdar ve Havalisi Tramvay İşletmesi tüm tesisleriyle birlikte Belediye Meclisi kararıyla İETT'ye devredilmiştir.¹³²

27 Mayıs 1961 tarihinde kent içi taşımacılıkta trolleybüs İstanbul'da işlemeye başlanmış¹³³ ve 12 Ağustos 1961 tarihinde 27 Mayıs darbe hükümeti tarafından tramvaylar İstanbul yakasında seferden kaldırılmıştır. Motorlu taşıtların çoğalması karşısında sadece Rumeli yakasındaki tramvaylar defne dalları ile süslenerek son seferlerini yaparken İlk olarak Maçka - Tünel hattı kaldırılmıştır. 92 yıllık sefer hayatından sonra Tramvayların çan sesleri sonra son kez duyularak İstanbul'a veda etmiştir.¹³⁴

İstanbulullara her iki yakada uzun yıllar hizmet veren tramvayların 1960'larda kentin ihtiyacını karşılayamaz hale gelmesi üzerine; otobüslere oranla daha ekonomik olması da göz önüne alınarak Trolleybüs sisteminin kurulmasına karar verilmiştir. Güç beslenmesi çift havai elektrik hattından sağlanan Trolleybüslere için ilk hat Topkapı - Eminönü arasına döşenerek İtalyan Ansaldo San Giorgia firmasına 1956 - 57 yıllarında sipariş edilen Trolleybüslere 27 Mayıs 1961'de hizmete girmiştir. 100 trolleybüslük işletmenin toplam şebeke uzunluğu 45 km. ve 6 kuvvet merkezi vardı. Şişli ve Topkapı garajlarına bağlı olarak hizmet veren ve 1968 yılında tamamen İETT işçilerinin üretimi olan 'Tosun' da katılınca araç sayısı 101 olur. Tosun, 101 kapı numarasıyla İstanbulullara on altı yıl süreyle hizmet vermiştir. Elektrik kesintileri yüzünden sık sık yollarda kalan ve seferleri aksayan Trolleybüslere, trafiği engellediği gerekçesiyle 16 Temmuz 1984'te işletmeden kaldırılmıştır. Araçlar İzmir Belediyesi'ne bağlı ESHOT (Elektrik, Su, Havagazı, Otobüs ve Trolleybüs) Genel Müdürlüğü'ne satılırken Trolleybüslere 23 yıllık İstanbul macerası böylece son bulmuştur.¹³⁵

¹³¹ İETT Tarihçesi, <http://www.iett.gov.tr/metin.php?no=195>; (19.2.2010).

¹³² İETT Tarihçesi, <http://www.iett.gov.tr/metin.php?no=195>; (19.2.2010).

¹³³ Bayrak, s. 293.

¹³⁴ Bayrak, s. 293.

¹³⁵ İETT'nin saklı 'T'si; <http://www.iett.gov.tr/metin.php?no=189>; (9.5.2010).

İKİNCİ BÖLÜM

DERSAADET TRAMVAY ŞİRKETİ (DTŞ)

İstanbul sularında, Pazar kayıkları, balıkçı alamaneleri, salapuryalar, piyadeler, yelkenliler seyretmekte idi. İlk kez 1837 yılında iki yabancıнын boğazda işletmeye başlatıldığı buharlı vapur seferlerinin devreye girmesi ve ilk Osmanlı vapur şirketi olan Şirket-i Hayriye'nin de 1854 yılından itibaren geniş biçimde Karaköy - Haydarpaşa - Üsküdar - Beykoz - Sarıyer seferlerine başlaması, İstanbul yakasına hatırı sayılır bir rahatlama sağlamıştı. Ancak İstanbul yarımadasının iç taraflarında, sahillerde ve özellikle de Galata sırtlarından Şişli de yeni gelişen mahallelere doğru tüm yörelerde, toplu kara ulaşımına şiddetle ihtiyaç vardı.

Sanayi devrimi sonrasında gelişen ticaretle Avrupa'da biriken yabancı sermaye¹³⁶ Osmanlı'yı da etkisi altına almış, bazen verilen dış borçlarla ve bazen de yapılan yatırımlarla İstanbul'u ticari bir merkez haline getirmişti.

Dış borçların kentin ticari faaliyetlerine getirdiği canlılık ve iş hacimlerinin süratle artması, nüfusu çoğaltırken meskenlerle iş yerleri arasındaki gidip gelmeleri de artırmıştı. Kentin özellikle Beyoğlu ve Bebek'e kadar uzanan kesiminde yabancı ve Levanten iş adamı, tüccar, esnaf, yönetici, işçi, memur, diplomat ve yabancı misyon nüfusu süratle artmış, yeni mahalleler inşa edilmişti.¹³⁷ Bu ekonomik faaliyetlerin sonucu olarak ortaya çıkan gelişmeler ve yollardaki artan trafik, bir yerden bir yere gitmenin kolaylaştırılması ihtiyacını gündeme getirmişti.¹³⁸

Osmanlı hükümet daireleri Beyoğlu'na göre İstanbul tarafında bulunuyordu. Hızla gelişen iş hacmi, iş sahiplerinin bürokrasiyle ilişkilerini çoğaltmıştı. Her gün binlerce iş adamı veya bunların personelleri, Babiâli'de işlerini takip için Beyoğlu tarafından İstanbul tarafına geçmesi gerekiyordu. Buna karşılık Babiâli bürokratları ve aileleri haftanın belirli gün ve saatlerinde de olsa alışveriş ve eğlence için Galata ve Beyoğlu tara-

¹³⁶ Şevket Pamuk, **Osmanlıdan Cumhuriyete Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme**, Seçme Eserleri, İstanbul: T. İş Bankası Yayınları, 2010, s. 4.

¹³⁷ Haydar Kazgan, **Osmanlı'dan Cumhuriyete Şirketleşme**, İstanbul: Creative Yayınları, 1991, s. 86.

¹³⁸ Çelik Gülersoy, **Tramvay İstanbul'da**, 1.Baskı, İstanbul Kitaplığı Yayınları, 1989, s. 10.

fına geçiyorlardı. Böylece ortaya çıkan gidip gelmeler düzensiz, hiçbir tarifeye bağlanmamış, güvenliği olmayan tek veya çift atlı arabalarla yapılıyordu. Yollar bozuk olduğu için, bu arabalar bilhassa yağmurlu ve karlı havalarda yollarda kalabiliyordu. Babiâli'ye bir kâğıt imzalatmak için Beyoğlu'ndan arabaya binen bir iş adamı bazen bütün gününü bu iş için harcamış oluyordu.¹³⁹ Bozuk yollar üzerinde, Orta Çağ modelinden en son Avrupa modası arabalara kadar pek çok taşıtın bir arada sürdürdükleri bu trafik, artık İstanbul'un en büyük problemi olmaya başlamıştı.¹⁴⁰ İstanbul'da ulaşım, 1860'lı yıllarda büyük bir sorun haline gelmişti.

Oysa aynı yıllarda Amerika ve Avrupa'nın birçok şehrinde son yirmi yıl içerisinde bu konu bir düzene konulmuş, ilk tren İngiltere'de 1825'te işletmeye başlamış¹⁴¹ ve o dönemin çağdaş kara ulaşımı aracı olan atlı tramvaylar 1832'de Newyork'ta, 1854'de Paris'de, 1860 yılında Londra'da¹⁴², 1868'de Viyana'da¹⁴³ çoktan hizmete başlamıştı.

O yıllarda Osmanlı egemenliğinde olan Sofya'da atlı tramvayların hizmete girmiş olması özellikle Pera basını tarafından sürekli gündeme getirilmekte ve caddeler bir tramvay şirketi kurma talebinin padişah ve Babiâli'nin tarafından ciddiye alınması beklenmekte idi.¹⁴⁴

Fakat Osmanlı Hükümeti bir nevi arabacılık olan bu işi yabancılara vermek istemiyordu. Çünkü o tarihlerde arabacı 'Gedik'leri, yani arabacı esnaf loncası vardı ve arabacıların büyük bir kısmı Müslüman Türklerden oluşmakta idi. Bir tramvay şirketi kurulduğunda bu arabacıların işsiz kalması Hükümeti ciddi ciddi düşündürüyordu.¹⁴⁵

¹³⁹ Kazgan, s. 86.

¹⁴⁰ Kazgan, s. 86.

¹⁴¹ Fernand Braudel, **Maddi Uygarlık Ekonomi ve Kapitalizm XV - XVIII: Yüzyıllar**, Çev. Mehmet Ali Kılıçbay, I. Cilt, Ankara: Gece Yayınları, 1993, s. 365.

¹⁴² R. Sertaç Kayserilioğlu, **Dersaadet'ten İstanbul'a Tramvay**, I. Cilt, 1.Baskı, İstanbul: İETT Yayınları, 1998, s. 19.

¹⁴³ Gülersoy, s. 10.

¹⁴⁴ Kayserilioğlu, s. 19.

¹⁴⁵ Kazgan, s. 86.

1860'lı yıllarda İstanbul'da tramvay sistemi kurarak işletmek isteyen girişimciler hükümete teklifler vermeye başladılar. İlk teklif 1863 yılında Mr. Huchiadson isimli bir kişiden gelmiş, ancak sunulan kontrat taslağı hükümetçe uygun görülmemiştir.¹⁴⁶

İkinci teklif 1864 yılında İstanbul'da Galata ve Beşiktaş'ta tramvay işletmek üzere imtiyaz almak için müracaat eden bir İngiliz girişimciden gelmişti. Ancak ince detaylara kadar antlaşma şartlarının hazırlanmasına rağmen ana arterler boyunca fazlasıyla yıkımlar gerektireceği nedeniyle bu projeye de ilk proje gibi yapım imtiyazı verilmemiştir.¹⁴⁷

Osmanlı imparatorluğu sınırları içinde tramvay tesisi kurma ve işletme ile ilgili ilk imtiyaz 1868 yılında bir imtiyaz fermanı ile Sultan Abdülaziz Han dönemi Nafia Nezareti Köprüler Meclisi azası Rüstem Bey'e verilmiş, fakat bu imtiyaz hayata geçmemiştir. Yine bütün memlekete şamil olarak Rüstem bey'e verilen diğer bir imtiyaz da, ne var ki tramvay hattı inşası ile ilgili üçüncü başarısız girişim olarak tarihe geçecek ve 1 sene sonra kurulacak olan Galata bankerlerinin girişimine devredecektir.

Yabancı sermaye sahipleri, kamu hizmetlerini özellikle şehiriçi ulaştırma hizmetlerini karlı görmelerinden dolayı, Tanzimat döneminde yapılan hukuksal düzenlemeler sayesinde¹⁴⁸ 1850'den 1910'a kadar kurulan ve çoğu yabancı sermayeli olan şirketlerin yaklaşık %15 i ulaştırma ve kentsel altyapı hizmeti alanlarını tercih etmişlerdir.¹⁴⁹ Galata bankerleri, para spekülasyonu işlerinin yanında iltizam, inşaat, rıhtım ve dok işletmeciliği, tütün rejisi, madencilik ve değirmencilik gibi alanlarda faaliyet gösterirken bunun yanında bir de bu ulaşım konusuna el atmışlardır.

Tanzimat'tan az sonra çıkan Kırım Savaşı ile tarihte ilk kez, Batı'nın deniz ve kara kuvvetleri İstanbul'a yardıma geldiklerinde, bu savaş ekonomisi, Galata bankerle-

¹⁴⁶ <http://www.iett.gov.tr/tarihcekro.php?tarih=1863>; (9.5.2010).

¹⁴⁷ <http://www.iett.gov.tr/tarihcekro.php?tarih=1863>; (9.5.2010).

¹⁴⁸ Zafer Toprak, **Türkiye'de Milli İktisat (1908 - 1918)**, Ankara: Yurt Yayınları, 1982, s. 35.

¹⁴⁹ Turgut Tan, Osmanlı İmparatorluğunda Yabancılar Verilmiş Kamu Hizmeti İmtiyazları, **Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi**, Cilt 22, sayı 2, 1968, s. 285.

¹⁴⁹ Kazgan, s. 88.

rinin yabancı orduların ihtiyaçlarını karşılamak için yapılan ticaretlerden büyük kazançlar elde etmelerini sağlamıştı.¹⁵⁰

Galata bankerlerinin en ünlülerinden olan Kamondo ailesi, İstanbul'un modernleşmesinde önemli rol oynamış olan Osmanlı'nın Rothschild'leri olarak bilinirlerdi. Venedik'te yaşayan İspanyol - Portekiz kökenli Kamondolar, 17. yüzyılda İstanbul'a yerleşmiş Yahudi bir aileye mensuplardı ve aynı zamanda İstanbul'da pek çok gayrimenkulün de sahipleri idi.¹⁵¹ Osmanlı'da gayrimenkul edinme izni alan ilk yabancı uyruklu kişi olan Abraham Kamondo, kardeşi İsak ile birlikte 'İsak Kamondo ve Şürekâsı' isimli bankayı kurarak, Kırım Savaşı'nda ve Osmanlı - Rus Savaşında¹⁵² Osmanlı devletini finanse etmişlerdi. Dersaadet Tramvay Şirketi¹⁵³ ve Şirket-i Hayriye'nin de ortakları arasında yer alan Kamondolar,¹⁵⁴ İstanbul'da ilk belediyenin oluşumunda da önemli rol almışlardı.¹⁵⁵

Osmanlıda bankacılık Galata sarraflarının faaliyetleriyle başlamış ve bankalar kuruluncaya kadar imparatorluğun bütün banka ve kredi muameleleri bunların elinde toplanmıştı.¹⁵⁶ Osmanlı devleti Kırım ve Balkan savaşlarından sonra içine düştüğü mali sıkıntılardan Galata bankerlerinin finans desteği ile çıkmıştır. Bununla birlikte Osmanlı Devletinin her zaman borçlarına sadık kalması¹⁵⁷ Galata Bankerlerini ziyadesiyle memnun etmiş ve güçlendirmişti.

Eski arabacıların işe alınmasıyla arabacıların işsiz kalma sorunu çözülmüştü¹⁵⁸ ve kurulacak şirket, bir Osmanlı şirketi olacaktı.

Hisse senetleri ilk önce İstanbul Borsası'nda satışa çıkarılacaktı. Arabacıların işe alınması taahhüdünden dolayı¹⁵⁹ Şirket personelinin Devlet-i Âliye-i Osmaniye teba-

¹⁵⁰ Gülersoy, s. 10.

¹⁵¹ Nora Şeni, **Seni Unutursam İstanbul**, İstanbul: Kitap Yayınevi, 2008, s. 91.

¹⁵² Haydar Kazgan ve diğerleri, **Osmanlı'dan Günümüze Türk Finans Tarihi**, I.cilt, İstanbul: Creative Yayınları, 1999, s. 287.

¹⁵³ Louis Rambert, **Notes et Impression Sur La Turquie**. Geneve 1925, s. 27. Aktaran. Gülersoy, s. 11.

¹⁵⁴ Koraltürk, s. 33.

¹⁵⁵ Songül Hatırasu, **Milliyet Gazetesi**, 23 Ağustos 2006, <http://www.arkitera.com/h11131-kamondo-apartmani-kazak-sirketinin-oldu.html>; (7.3.2010).

¹⁵⁶ Vedat Eldem, **Osmanlı İmparatorluğunun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik**, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1994, s. 159.

¹⁵⁷ Ziya Karamursal, **Osmanlı Mali Tarihi Hakkında Tetkikler**, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1989, 2. Baskı, s. 91.

¹⁵⁸ Kazgan, Osmanlı'dan Cumhuriyete Şirketleşme, s. 88.

asından olması kuralı sözleşmeye konulmuş ancak üst düzey yöneticilerin yabancı olabilmesi müsaade edilmiştir. İşletmenin kontrolü ise Şehr-i Emaneti'ne verilmiştir.¹⁶⁰

Atlı tramvay işletme imtiyazı 1882'de İzmir, 1888'de Mersin, 1890'da Şam, 1891'de Beyrut, 1892'de Selanik ve 1906'da da Konya'da hayata geçirilmiştir.¹⁶¹

2.1 Dersaadet Tramvay Şirketi (DTŞ)'nin Kuruluşu

8/20 Ağustos 1869 tarihli bir fermanla, yerli Rum iş adamlarından Karapanas'a hayvan çekimli tramvay hattı inşası ve işletmesi imtiyazı verilmiştir. Senette Bank-ı Osmani ve Şirket-i Umumiye-i Osmaniye (Societe Generale de L'Empire Ottoman), Hristaki Zağrapos Efendi, Mösyö Kamondo, Mösyö Zarifi ve Konstantin Karafasto Efendi'ye nizamname ahkâmına göre bir anonim şirketi kurular denilmekte idi.¹⁶² 400 bin Osmanlı Lirası sermayeyle, kurulan 'Dersaadet Tramvay Şirketi',¹⁶³ kırk yıllık bir imtiyazla demir raylar üzerinde atla çekilen demir tekerlekli vagonlarla yolcu ve yük taşımacılığı yapma haklarını elde etmiştir. Yerli sermayeli bu şirketin Osmanlı bankasından başka kurucu hissedarları arasında, İstanbul'a yerleşmiş olan İngiliz vatandaşı olan R. Edwards, Avusturya - Türk Bankası kurucularından Banker G. Casanova Ralli, D.G. Fernandez, R. Viterbe ve Banker Demetrios Raspalli yer almakta idi.¹⁶⁴ Hristaki Zağrapos Efendi 1869 İstanbul'unun hatırı sayılır zenginlerindendi. Mösyö Ralli bir banker ve Societe Generale de L'Empire Ottoman adlı bankanın kurucusu idi¹⁶⁵ ki, bu banka ardı ardına kurulan yerli bankaların ilki idi.¹⁶⁶ D. Fernandez de bir banker idi ve 1877 Rus Savaşı tazminatının ödenmesi amacıyla hükümete yardım için kurulan Rüsüm-ı Sitte grubu üyelerinde idi. R. Viterbe ise İstanbul'un önde gelen tüccarlarından ve Şirket'in müdürü idi. Banker

¹⁵⁹ Kazgan, Osmanlı'dan Cumhuriyete Şirketleşme, s. 88.

¹⁶⁰ Gülersoy, s. 13.

¹⁶¹ Kayserilioğlu, s. 200.

¹⁶² Gülersoy, s. 12.

¹⁶³ Kazgan, Osmanlı'dan Cumhuriyete Şirketleşme, s. 88.

¹⁶⁴ Haydar, Kazgan. 'Galata Bankerleri', **Para Dergisi**, İstanbul, Nisan 1982. Aktaran. Gülersoy, s. 13.

¹⁶⁵ Haydar Kazgan, **Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Türk Bankacılık Tarihi**, İstanbul: Creative Yayınları, 1997, s. 90. ve Ertan Ünal, 'İlk Tramvay Son Tramvay', **Hayat Tarih Dergisi**, sayı 10, İstanbul, 1968, Aktaran. Kayserilioğlu, s. 40.

¹⁶⁶ Kazgan, Osmanlı'dan Cumhuriyete Şirketleşme, s. 88.

Demetrios Raspalli ise İstanbul Rum Cemaati liderlerinden birisi idi.¹⁶⁷ Şirketin merkezi ve ikametgâhı İstanbul'du.¹⁶⁸

DTŞ faaliyetlerini sürdürdüğü yıllar boyunca 5 adet ana sözleşme imzaladı (Eklerde 1881, 1907 ve 1911 Sözleşmelerinin Fransızca ve Osmanlıca metinlerini bulabilirsiniz¹⁶⁹):

1869 Sözleşmesi,

1881 Sözleşmesi¹⁷⁰,

1907 Sözleşmesi¹⁷¹,

1923 Sözleşmesi,

1926 Sözleşmesi.

2.1.1 1869 Sözleşmesi Dönemi

30 Ağustos 1869 tarihinde imzalanan ilk sözleşme ile eki olan aynı tarihli şartname imzalanmıştır.

İlk planda 4 hattın açılması uygun bulunmuştur.

1 - Azapkapı - Galata - Fındıklı - Kabataş - Ortaköy,

2 - Eminönü - (Köprü henüz tahta olduğu için oradan geçemiyor) Bab-ı Ali - Soğukçeşme - Divanyolu - Aksaray Yusufpaşa çeşmesi,

3 - Aksaray - Samatya - Yedikule,

4 - Aksaray - Topkapı,

¹⁶⁸ Nizamname, madde: 2,3,4, ve 5, Aktaran

¹⁶⁹ **İstanbul Tramvay Şirketi Nizamname-i Esasîyesi**, 1302 - 1 / 462, **Dersaadet Tramvay Hatları Sözleşme ve Şartnameleri**, 1302 - 2 / 1133, 1302 - 1 / 515, 1302 - 1 / 447, İETT Arşivinden Aktaran Kayserilioğlu, I. Cilt, s. 62.

¹⁷⁰ BOA. İrade Dâhiliye. No. 44205; BOA. Ayniyat. No. 1047/156, Aktaran. Bozkurt, s. 112.

¹⁷¹ BOA. İmtiyaz Defter. No. 3. s.211, Aktaran. Bozkurt, s. 129.

İlk iki hattın 2 yılda, üçüncü hattın 3 yılda, sonuncu hattın ise 4 yılda tamamlanması öngörülmüştür.¹⁷²

Kurulacak şirket bir özel hukuk kişiliği olduğundan kamulaştırma yetkisine sahip değildi. Bundan dolayı Sözleşme bu tür durumlarda, önce şirketin mal sahiplerini rayiç bedel teklif ederek ikna etmeye çalışmasını önermekteydi. Eğer buna rağmen anlaşma sağlanamaz ise devletin araya girip kamulaştırma yapmasını emretmekteydi.¹⁷³

İşletmeyi (özellikle yol şebekesini) Şehremaneti kontrol edecekti, ancak bunun masraflarını Şirket'in ödeyecek ve yılda 100 Osmanlı altını da avans verilecektir. 1869'da Sözleşme ve şartnamesi imzalandıktan sonra yolların yapımı, araçların ithali ve öbür hazırlıklar 2 yıl sürdü. 430 adet at satın alınıp, bir kısmı da ithal edilmiştir. İlk vagonlar 1871'de servise konulabilmiştir.¹⁷⁴

DTŞ, 1869 Şartnamesi'ne göre, DTŞ tramvay işleteceği bütün tüm caddeleri kaldırımlarıyla beraber yeni baştan yaptırmayı üstlenmiştir. Köprü'den Bab-ı Ali'ye (yani hükümete) çıkan, öbürü Azap Kapısı'ndan Tophane'ye (yani Müşirliğe) giden yollar Fransa'da uygulanan tipten belediyenin seçtiği köşeli yontulmuş taşlardan yapılması istenmiştir.

Sözleşme süresi içinde yollarda ortaya çıkacak onarım ve kazı gibi işlerin de Şirket tarafından yapılması ve belediyenin sokaklarda yapacağı faaliyetler için Şirket'in beklemesi öngörülmüş ancak 24 saat içinde kapanmayan çukurların ve kazıların Şirket'in tarafından yaptırılıp, parasını belediyeden tahsil etmesi gibi güzel bir usul de kabul edilmişti. Ayrıca aşağıdaki kurallar da sözleşmede yer almakta idi.¹⁷⁵

- Kadınlar için başlangıçta ayrı vagonlar öngörülmüş, karma arabalarda da, hanımlara perdeli ayrı bölümler kabul edilmişti.

- Yolcu beraberindeki 10 okkaya kadar ve diz üzerinde veya ayak arasında taşınabilecek büyüklükte yüklerin ücretsiz taşınmasına izin verilmişti.

¹⁷² Ünal, Aktaran; Kayserilioğlu, I. Cilt, s. 62.

¹⁷³ Gülersoy, s. 13.

¹⁷⁴ Gülersoy, s. 13.

¹⁷⁵ Gülersoy, s. 13.

- 18 kıyyeye kadar olan daha büyük yüklerin, yolcu biletinin yarısı kadar ilave ücret vererek, sadece iki durak ve düzgün görüntü oluşturmak şartıyla vagonların üstünde taşıtabilmesine olanak tanınmıştı.¹⁷⁶

- 6 yaşındaki çocukların ücretsiz, postacı, asker ve polisler indirimli tarifede seyahat edeceklerdi.¹⁷⁷

- Devlete ait yükler için, normal biletin yarısı ödenecekti. Ancak yükün maksimum ağırlıkları için de bazı sınırlar konulmuştu.

- Her durağa bir de saat konulacaktı ve bekleyen yolcular için en az 20 kişinin sığabileceği kapasitede duraklar yaptırılması zorunluluğu konulmuştu.

- Duraklar dışında, her istenen yerde yolcu indirme ve yolda her işaret edeni de alma mecburiyeti konmuştu. Ancak atlı tramvaya mahsus olarak 1869 da konan bu hüküm elektriğe geçildiği 1911 de kaldırılmıştır.

- Servise güneşin doğuşu ile başlanacaktı. Bitişi de gece yarısı yani saat 24 idi.

- Geceleri arabaların içini aydınlatmak için sadece ön ve arka taraflarına birer fener asılması isteniyordu. Şehrin yollarında hemen hemen hiçbir aydınlatma olmayışı nedeniyle, vagonlarda daha fazla aydınlatma istenmesi çok da anlamlı olmadığı düşünülmüştü.

- İşletme saatlerini gösteren tarifeler, Türkçe, Rumca, Ermenice ve Yahudice olarak duraklara asılacak ve gazetelerle de ilan edilecekti.

- İmtiyaz süresi sonunda yollar, raylar ve duraklar bedelsiz olarak devlete geçecekti. Öbür eşyalar ve taşınabilir mallar için bir bedel takdiri usulü benimsenmişti.

- Süresi içinde inşa edilmeyen hatlar ve geçerli sebep olmaksızın 20 gün işletilmeyen bir hat için de Şirket, bu hatlar üzerindeki işletme haklarını kaybedecekti.¹⁷⁸

¹⁷⁶ Gülersoy, s. 13.

¹⁷⁷ Kayserilioğlu, s. 58.

¹⁷⁸ Gülersoy, s. 13.

- Tek yanlı olarak, devletin işletme imtiyazını Şirket'ten geri alabilmesi şartının kabul edilmesi de son derece dikkat çekici hüküm olarak sözleşmeye eklenmişti. Ödenecek geri alma bedelleri için ölçüler koyulmasına rağmen Osmanlı hükümetleri hiçbir zaman içinde buldukları ekonomik ve siyasal şartlardan dolayı DTŞ'ye el koyma gibi bir hakkını kullanmamıştır. Kaldı ki devletin amacı da yolcu taşımacılığının en uygun şekilde yaptırılması idi ki zaten DTŞ de bu işi en iyi şekilde yapmakta idi.

DTŞ ilk olarak iş ve ikametgâh hacminin fazla olduğu ve ucuz nakil vasıtalarına en çok ihtiyacın duyulduğu bölgelere hat döşemeye karar vermişti.¹⁷⁹

İstanbul Sokak ve caddelerinin Arnavut kaldırımıyla döşeli olması daha çalışmaların başladığı ilk anda karşısına büyük bir sorun çıkartmış, bu tarz döşeli yollar rayların muntazam bir şekilde döşenmesine imkân vermemişti. Bu engeli ortadan kaldırmak amacıyla öncelikle Eminönü'nden hükümetin bulunduğu Tophane'ye giden yollardan başlanarak hatların döşeneceği tüm diğer güzergâhlardaki cadde ve sokaklar baştanbaşa kazılmış ve demir raylarla birlikte dört köşe muntazam yontulmuş granit parke taşlarıyla döşenmişti. Böylece İstanbul tarihinde ilk defa DTŞ'nin şehre kavuşacağı atlı tramvayı sayesinde sadece tramvayın geçeceği güzergâhlarda da olsa, muntazam döşeli cadde ve sokaklarının bulunduğu yollara kavuşmuştu. 1869 yılının Ağustos ayında imzalanan sözleşmenin üstünden geçen 3 yılın sonunda tüm raylar döşenmiş, ana durakların tamamlanmış ve araçların ithalatı tamamlanmıştı. Temmuz 1872 yılında Azapkapı - Beşiktaş hattı, rayların döşenmesi ve yollarının yapımı tamamlanan ilk hat olmuştur. ve bu hattı da 1872 Kasım ayında tamamlanan Eminönü - Aksaray hattı takip etmişti.¹⁸⁰

1873 yılında hizmete açılan 3. hat Aksaray - Yedikule hattıydı ve Aksaray'daki Yeni Valide Cami kapısı yakınlarındaki ayırım yerinden başlayarak sola ayrılan hattı takip ediyor ve Langa ve Samatya mahallelerinden geçerek Yedikule'ye ulaşıyordu.¹⁸¹

1874 yılında hizmete açılmış olan ve ilk antlaşmalarla İstanbul DTŞ'nce hizmete sokulan son hat ise Aksaray - Topkapı hattıydı ki bu hatta Aksaray Yeni Valide Cami

¹⁷⁹ Kayserilioğlu, s. 62 - 63.

¹⁸⁰ Kayserilioğlu, s. 62 - 63.

¹⁸¹ Kayserilioğlu, s. 36.

yakınlarındaki yine aynı ayırım yerinden başlıyor ve sağa ayrılan hattı takip ederek Topkapı'ya varıyordu.¹⁸²

Tramvaylar müşterilerinin arzusuna bağlı olarak adım başı durup kalkıyor ve bu da ona hızından çok şey kaybettiriyordu. Bu şekilde çok müşteri toplandığı, ancak 15 - 20 dakikada gidilecek yerlere 1 saatte gidildiğini gören Şirket yöneticileri bir süre sonra tahminen 1880 yılına yakın bir tarihte belli başlı yerlere duraklar koyuyor ve yolcuların rastgele iniş - binişlerine son veriyorlardı.¹⁸³

Atlı tramvayın işlemeye başladığı ilk yıllarda Şirket'in, İstanbul halkına toplu taşıma hizmeti verdiği toplam atlı tramvay sayısı 14 adedi yazlık türü dediğimiz açık tramvay olmak kaydıyla toplam 45 adet idi.¹⁸⁴

Tramvayı çekecek Katana cinsi kuvvetli atlar Macaristan'dan getirilmişti.¹⁸⁵

DTŞ kendi ahırlarında bulunan tramvaylarına ait atlarının dışkılarında elde ettiği gübreleri, müşterilere satar ve az da olsa bunlardan da bir gelir elde ederdi.¹⁸⁶

Böylece atlı tramvay, bulunuşundan 40 yıl, Avrupa'da çalışmaya başlamasından 18 yıl sonra Osmanlı'da ilk kez İstanbul'da çalışmaya başlıyordu ki, bu da o zamanlar için başarılı bir gelişme olarak değerlendirilebilirdi.

2.1.2 1881 Sözleşmesi Dönemi

12 yıldır işleyen işletmecilik yapan Şirket 1881 yılında yeni bir sözleşme imzalarak imtiyaz haklarını genişletmiş¹⁸⁷ imtiyaz müddeti Ocak 1918 tarihine kadar uzatılmıştır.¹⁸⁸ Bu sözleşme ile şehir içinde 3 yeni hatta tramvay işletme hakkını etmiştir:

1 - Galata Voyvoda Sokağı - Kabristan Sokağı (Bu günkü Tepebaşı Meydanı) - Büyük Cadde - Taksim - Pangaltı - Şişli,

¹⁸² Kayserilioğlu, s. 68.

¹⁸³ Kayserilioğlu, s. 72.

¹⁸⁴ Kayserilioğlu, s. 73.

¹⁸⁵ Gülersoy, s. 28.

¹⁸⁶ Kayserilioğlu, s. 90.

¹⁸⁷ Gülersoy, s. 16.

¹⁸⁸ Kazgan, Osmanlı'dan Cumhuriyete Şirketleşme, s. 88.

2 - Eminönü - Balıkpazarı - Odun Kapısı - Cibali - Fener - Balat - Eyüp,

3 - Birinci hattın yan kolu olarak Tatavla (Kurtuluş).

Şirket Galata (Karaköy), Ortaköy, Eminönü - Topkapı hatlarına ilave olarak Karaköy - Şişli arasında 5200 m.lik bir hat inşa etme ve işletme hakkını elde etmiştir.¹⁸⁹

Fakat o günlerde, Prens Celalettin Misak Efendi, Haliç'te vapur işletmek üzere girişimlerde bulunmakta idiler. Bu sebeple DTŞ'nin Eminönü - Eyüp hattı şirketin Eyüp'te depo ve ahırlar inşa etmiş olmasına rağmen gerçekleşmemiş ve Şirket bu depo ve ahırları Harbiye Nezareti'ne devretmişti.¹⁹⁰

1881 şartnamesi mesafeye dayalı ücretlendirme sistemi getirmekte idi. Ayrıca eğer Şirket karı net % 15'i geçerse taşıma ücretlerinde indirimle gidilecekti. Bir de hiç uygulanmasa da duraklara birer şikâyet defteri konulması kabul edilmişti.¹⁹¹

Tramvaylı ulaşım sisteminin batılı yaşam tarzına sahip Pera halkı tarafından hemen benimsenmiş¹⁹² olması, 1881 sözleşmesiyle İstanbul yarım adasının içinde yaşayan halka sunulan hizmetlerde yeniliklerin öncelikle Galata yakasında uygulanmaya başlanmasına ve bir kısım farklılıklar göstermesine sebep olmakta idi. Bununla birlikte Tramvay hatlarının dağılımında nüfus yoğunluğu dikkate alınmıyor, kentin seçkin nüfusuna hizmet götürme eğilimi dikkat çekiyordu. Eminönü - Aksaray - Topkapı hattının haricinde yeni yapılacak Eyüp hattının ise gerçekleşmemiş olmasına karşılık Galata - Tepebaşı - İstiklal Caddesi - Taksim - Şişli hattının döşenmesi için öncelik tanınmış ve Unkapanı - Fatih - Karagümrük gibi İstanbul tarafının yoğun bölgeleri göz ardı edilmiş gibi görünüyordu.¹⁹³

¹⁸⁹ Kayserilioğlu, s. 36.

¹⁹⁰ Kazgan, Osmanlı'dan Cumhuriyete Şirketleşme, s. 88.

¹⁹¹ Gülersoy, s. 16.

¹⁹² Zeynep Çelik, **The Remaking of İstanbul**, Seattle: University of Washington Press, 1986, s. 94.

¹⁹³ Kayserilioğlu, s. 110.

1890'lı yılların başında Azapkapı - Beşiktaş hattında güzergâhın kalabalılığı nedeniyle sadece bu hata mahsus olmak üzere adına 'İmperial' denilen iki katlı tramvaylar çalıştırılmıştır.¹⁹⁴

1 Mart 1881 tarihinde, 'Dersaadet Tramvayları Şirketi' Genel Kurulu, Yönetim Kurulu Başkanı Richard Edwards'ın başkanlığında toplanmıştı. Şirket İşletme Müdürü Viterbo, faaliyet raporunu okumuş ve gerekli açıklamalarda bulunmuştu.¹⁹⁵ Rapor, Şirket'in teknik ve ekonomik özelliklerini, İstanbul'daki insan ve yük taşımacılığındaki önemini belirlemede ilginç noktalar arz etmekteydi. Şirket, 1880 yılında 39.060 Osmanlı Lirası hâsılat sağlamıştı. Bir evvelki yıl bu hâsılat 34.409 idi. Bu 4651 liralık hâsılat fazlasının yolcu sayısının azalmasına rağmen gerçekleşmesi, özellikle Yedikule hattına tek atlı vagonlar konması ve bu sayede daha sık araba işletilerek, hâsılatın artırılmasından dolayıldı. Bu yılda sefere konulan her araba günde ortalama olarak 2,5 lira hâsılat yapmıştı. Toplam olarak arabaların yıllık hâsılatı 3.948.796 kuruş olmuştu. Daha evvelce de işaret ettiğimiz gibi, o devirde bakır ve gümüş ufaklık paralarla, kâğıt kaimelerin altın para karşılığı olarak yıldan yıla farklı değerler taşınması, senelerin hâsılatını birbiriyle mukayese imkânı vermemekteydi. 1879 yılında Şirket arabaları 4.196.975 yolcu taşıdığı halde elde edilen hâsılatın 3.440.961 kuruş olmasına karşılık 1880'de taşınan yolcu sayısı 3.545.587'ye düşmüş fakat hâsılat 3.948.693 kuruşa yükselmişti. Aradaki hâsılat farkı yukarıda daha önce zikredildiği gibi, 1879 yılındaki bozuk paraların altın para karşısında değer kaybetmiş olmasından ileri gelmekteydi. Yolcu adedinin azalması, ekonomik ve konjonktürel sebepler kadar, kış aylarında bazı hatların 30 günü geçen bir zaman süresince atıl kalmasından ileri gelmişti. Şirketin 1880 yılında 243 memuru vardı. Bunların 17'si merkezde ve yönetimde çalışmaktaydı. Bunlara verilen aylık maaş tutarı 19.280 kuruştur ki ortalama kişi başına 11,34 Osmanlı Lirası ücret ödenmiş oluyordu. Buna karşılık 226 personele 70.600 kuruş maaş ödenmişti ki, bu da ayda kişi başına 325 kuruş yani 3,25 Osmanlı Lirası aylık demektir. Şirketin 384 çekme hattı bulunuyordu. Bu hatların yıllık beslenme ve bakım giderleri 817 bin kuruştur. Şirketin 8 atlık, 4 atlık, 2 atlık ve 1 atlık vagonları bulunmaktaydı. Bunların bakımı için 1880 yılında 144 bin kuruş harcanmıştı. Aynı yıl, Şirket 11 yeni vagon inşa etmek için 118 bin kuruş har-

¹⁹⁴ Kayserilioğlu, s. 36.

¹⁹⁵ Haydar Kazgan, Osmanlı'dan Cumhuriyete Şirketleşme, s. 90.

camııtı. Yol tamir ve bakımı içinde 274,5 bin kuruş harcanmııtı. Şirketin 1880 yılı raporundan anlaőıldıđına göre, bu yıl 1.041.032 kuruş, yani 10.410 Osmanlı Lirası kâr sağlanmııtı. Aynı yıl, ticaret müdürü Refik Bey, banker Stefanovic, İstanbul Bankası Müdürü G. Nikolopule, DTŞ 2. Başkanı Kasanova, yine aynı Şirket'in yönetim kurulu yesi S. Maksud'dan oluşan bir heyet huzurunda yapılan çekiliŐ sonucu, Şirket, nominal değeri 5 Osmanlı Lirası olan 240 adet hisse senedini kurayla itfa etmişti. Şirket, 1880 yılında, her biri 209 Osmanlı lirası değerinde ancak 5 lirası denmiŐ olan hisse senetlerine % 5 faiz ve hisse başına 25 kuruş olarak ödediği temettyle % 10 gelir sağlamıştı. Bu gelir oranı, o devir altın lira esasına göre ödendiğinde oldukça çok sayılıyordu. Bu sebeple de borsada, DTŞ'nin hisse senetlerinin değeri oldukça yüksekti. Ancak, zaman zaman hükümetle ortaya çıkan anlaşmazlıklar ve özellikle Abdülhamit devri boyunca zaman zaman had safhayı bulan ekonomik krizler, yolcu sayısının da büyük azalmalar meydana getirerek, Şirket'in çok güç durumda kalmasına sebep olmuştu.¹⁹⁶

2.1.3 1907 Sözleşmesi Dönemi

1906 yılı 31 Aralık'ında Şirket imtiyaz müddetini 1993 yılına kadar 87 yıl uzatmak Şartıyla Beyoğlu'ndan geçen hattı Tünel'e kadar götürmek, Pangaltı - Kurtuluş (O zaman ki Tatavla) hattıyla Beyazıt - Fatih Yedikule hattını inşa etme ve işletme hakkına sahip olmuştur.¹⁹⁷ Abdülhamit döneminin sonuna doğru, DTŞ'de ortaklarında değişiklikler olmuş ve Şirket yavaş yavaş Galata bankerlerinin elinden çıkararak diğer yabancılara geçmekteydi. Bu sözleşme ile Şirket, altı hatta daha işletme hakkını elde etmiştir:

1. Beyazıt'tan Fatihe bir kol,
2. Galatasaray'dan Tünel'e bir uzantı,
3. Pangaltı dan Tatavla'ya (Kurtuluş'a) bir hat,
4. Eminönü - Eyüp,
5. Unkapanı Meydanından Vefa yoluyla Fatih bağlantısı,

¹⁹⁶ Kazgan, Osmanlı'dan Cumhuriyete Şirketleşme, s. 89.

¹⁹⁷ Kazgan, Osmanlı'dan Cumhuriyete Şirketleşme, s. 88.

6.Ortaköy den Bebek'e.

Şirket bu hatların yapımı için bazısı 5, bazısı için de 10 yıl süre almıştı. Bu hatlarda en az 500 m uzaklıkta kalmak şartı ile Hükümet başka kişi ve kuruluşlara da imtiyaz verebilecekti.¹⁹⁸ Yapımlar için gerekli olan ray, travers, taş ve çimento ile beygir ve koşum arabaları için bir defalık vergi ve resim muafılığı ile ithal yolu da açılmış, ayrıca Şirket'e iç borçlanma için tahvil çıkarma yetkisi verilmişti. 1906 yılında Şam, Konya, Beyrut, Selanik Tramvayları da elektrikle çalışmaya başlamıştı.¹⁹⁹

Tramvaylar için yol üstlerine kurulan ahırlar, at ve gübre kokusu da illallah ettirmişti. İmtiyazlarını sürekli artıran Şirket ise, elektrik yatırımlarına pek istekli gözükmemektedir. Kendi sarayından hariç Osmanlı Bankası ile Pera Palas Oteli gibi bir iki yere daha elektrik izni veren Abdülhamit, 1907 sözleşmesine elektrikli tramvay işletmesi için zemin hazırlayan bir maddenin konulmasına da müsaade etmişti.²⁰⁰

Şirket, 1907 sözleşmesiyle elektrikli tramvay işletme imtiyazını elde etmiştir. Ancak, o zaman bir İngiliz şirketi olan Tünel İşletmesi derhal buna karşı çıkmış; elektrikli ulaştırma vasıtası işletme imtiyazının kendisine ait olduğunu ve DTŞ'ne elektrikli tramvay işletme hakkı verilirse, hükümetten tazminat talebinde bulunacağını öne sürmüştü. Bunun üzerine Hükümet, DTŞ'nin tünel ile anlaşmasını istemişti. Bu anlaşma ile Tünel Şirketi bütün imtiyaz haklarını, tünel hattını ve iki uçtaki garlarını, vasıtalarını, yani bütün varlıklarını DTŞ'ye 95 bin Sterlin karşılığında devretmeye razı olmuştur. Bu anlaşmayla DTŞ, Galata Tüneli'nin de işletmecisi oluyordu ve bu 95 bin Sterlin, tünel hattı ve tesisleri ipoteği karşılığı çıkarılacak % 5 faizli tahvillerle ödenecekti.²⁰¹

Savunma Bakanlığı, tramvay atlarını 1912 yılında başlayan Balkan Harbi sırasında, 30.000 altın karşılığı almış ve bu yüzden İstanbul bir yıldan fazla süreyle tramvaysız kalmıştır.²⁰² DTŞ'nin atlarına el konulmuş olduğundan başkent tramvaysız kalmıştır.²⁰³ Otobüsün, otomobilin, metronun da olmadığı bir şehirde I.Dünya Savaşı yıllarında

¹⁹⁸ Gülersoy, s. 16.

¹⁹⁹ Kayserilioğlu, s. 129.

²⁰⁰ Gülersoy, s. 17.

²⁰¹ Kazgan, Osmanlı'dan Cumhuriyete Şirketleşme, s. 88.

²⁰² http://www.iETT.gov.tr/iETT_2009_faaliyet_raporu.pdf; s. 13, (9.5.2010).

²⁰³ Kayserilioğlu, cilt II, s. 24.

tramvaysızlık İstanbulluların belini bükmüş ve halkın gidecekleri yere yürüyerek gitmesine sebep olmuştur.²⁰⁴

2.1.4 Elektrikli Tramvay Dönemi

Dünya Harbinin arifesinde İstanbul'daki atlı tramvay yokluğunun yarattığı büyük sıkıntı elektrikli tramvayların kullanımını zaruri hale getirmişti. 1909 yılında Meşrutiyetin ilanı ile iktidara gelen İttihat ve Terakki hükümetinin ilk işlerinden biri, atlı tramvayları kaldırıp Bebek hattından başlamak üzere elektrikli tramvayları işletmeye başlatmak olmuştur.²⁰⁵

1910 yılında yeni hükümet, merkezi Peşte'de bulunan 'Ganz' Anonim Elektrik Şirketleri'ne İstanbul'da 50 yıllık bir imtiyaz vermiştir. Ertesi yıl yani 1911'de 'Bankue Generale de Credit Hongrois' ve 'Bankue de Bruxelles', ortaklaşa 24 bin hisseli ve 12 milyon İsviçre Frangı sermaye ile 'Osmanlı Anonim Elektrik Şirketi'ni kurmuşlardır.²⁰⁶ Kurulan bu elektrik üretim şirketleri ile artık tramvaylara verilecek elektrik gücünün hazırlıkları tamam olmuştur.

Elektrik üretimine imtiyaz veren şartnamenin ikinci maddesinin üçüncü fıkrasına, bu yetkinin genel taşıma araçlarına elektrik verilip çalıştırılması konusunu kapsamadığına dair açık bir hüküm konularak, DTŞ kollanarak Elektrik Şirketi'nin boyunduruğuna sokulmamıştır. Aynı yıl 1911'de DTŞ'nin vagonlarını elektrikle çalıştırması için gerekli sözleşmede imzalanarak tramvaya elektrik verilmesi sorunu halledilmiştir.²⁰⁷

1913 yılında 17 adet Franco - Belge şirketi yapımı ve 19 adet Man şirketi yapımı olmak üzere toplam 36 adet çekici tramvay aracı getirilmiştir. 1914 yılı ise İstanbul'a en fazla çekici tramvay arabasının ulaştığı yıl olmuş, 23 adedi Franco - Belge yapımı, 67 adedi de MAN yapımı olmak üzere toplam 90 adet çekici tramvay arabası ile 20 adet MAN yapımı römork (çekilen vagon) gelmiştir.²⁰⁸

²⁰⁴ Gülersoy, s.44.

²⁰⁵ Gülersoy, s. 36.

²⁰⁶ http://zkirmizi.110mb.com/pdf/istanbul_ulasim_zaman.pdf; (7.3.2010).

²⁰⁷ Gülersoy, s.43.

²⁰⁸ **S.T.C/Dersaadet Tramvay Şirketi**, Inventaire Generale, Material Roulant, Chapitre: IV, İstanbul 1922, Aktaran; Kayserilioğlu, II. Cilt, s.36.

1914 yılı Şubat ayı başında Karaköy Meydanı'ndan Ortaköy'e doğru ilk elektrikli tramvay işletmeye başlamıştır.²⁰⁹ Yeni arabaların iç ve dış görünüşleri Avrupa'daki mu- kabil araçlarla aynı özelliklerde idi. Bu araçların değeri nakliye hariç 25.000 S. Frank'tı. Her arabanın ağırlığı boş olarak 11.000 kg idi. DTŞ'nin gelecek olan 100 adet siparişin imalatını, Karaköy köprüsünü inşa etmiş olan Alman 'Machinen Ausbourg Neurenberg' fabrikasına, geri kalan kısmı ise Fransız - Belçika Anonim Şirketi olan 'La Caurouvager'na vermiştir. Arabaların bir takım aksamı İngiliz şirketi 'United Electric Ger Company' isimli şirkete ve elektrik tertibat sistemini de 'Siemens AŞ. ve Algemani Elecited Gezel Saft' tarafından imal edilmiştir.

İstanbul a gelmekte olan ilk elektrikli tramvay arabalarının özellikleri şöyledir:

Arabaların genişliği 2,1 m.dir. Bu haliyle yeni araçlar atla çekilen kırmızı tram- vay araçlarından daha geniş idiler. Uzunlukları ise 8,5 m.dir ve yüksekliği de raydan itibaren 3,5 m. idi. Her arabada 30 Beygir kuvvetinde iki elektrik motoru vardı. AEG ve Siemens tarafından üretilen bu araçlar saatte 15 km süratle cer(hareket) edebilmekte idiler. Araçlar sağlam olsun diye 'tik' ağacından yapılmıştı. Araçların tavanları daima beyaza renkte idi. Van pencereleri stor perdeli idi. Bu şekilde güneşten ve yağmurdan sakındırdığı için yağmurlu ve güneşli havalarda pencereleri kapatmaya gerek yoktu. Ayrıca her araba Osmanlı hanımları için perde ile ikiye ayrılmıştı. Araçlar yolcuların her istediği yerde durmamakta, memurin-i hükümetçe tayin edilmiş olan duraklarda durma- ları gerekmekte idi. Yeni arabalar, Şişli'den tünel meydanına, duraklarda durup kalkma- larla birlikte 20 dakikada gidip gelebilmekte idi. İlk emirde Dersaadet'e vasıl olacak olan 20 yeni araba ile Şişli - Beyoğlu arasında her 4 dakikada bir araba hareket edecek ve sabah saat 6.00'dan itibaren gece yarısından sonraya kadar devam edecekti. 1. ve 2. mevki arabalar ayrı ayrı olarak seyir edecekti. Şehri Emaneti 1. mevki arabalar için kır- mızı, 2. mevkiler için kurşuni rengi uygun görmüştü. Bu iki sınıf arabaların inşaat ve tertibatı birbirinin aynı olup dış renkleri ve iç tefrişatı değişiklik göstermekte idi. Her arabada 18 yolcu oturabilmekte ve 3 kişi ayakta durabilmekte idi. Sahanlıklarda da bi- letçi ve makinist hariç 7 şer yolcu durabilirdi. Oturma yerleri arabaların içinde ortadaki koridorun bir tarafında 2, diğer tarafında tek kişilikti. Bütün yolcuların yüzleri arabanın

²⁰⁹ İETT Umum Müdürlüğü, **İETT İşletmeleri Umum Müdürlüğü'nün Tarihçesi, Teşkilatı, Mevzuatı ve Faaliyeti**, İstanbul, 1956, s. 1,3.

gittiği istikamete bakmaktaydı. 1. mevki arabaların her biri 15 mum kuvvetinde 12 elektrik lambasına sahipti ki bu kitap okumak için yeterli bir aydınlık idi. Her motris (çekici vagon) arabası diğer iki arabayı İstanbul'daki en dik eğimlerde bile kolayca ve saatte 15 km süratle hareket ettirebilir ve fren tertibatı da arabayı anında durdurmaya muktedir idi. Şişli - Tünel hattı, Şişli'den Feriköy yoluna kadar bir kıta, Feriköy yolundan Galatasaray'a bir kıta, Galatasaray'dan Tünele kadar da bir kıta olmak üzere toplam 3 kıtadan oluşmakta idi. Karaköy - Ortaköy hattı da 3 kıta idi. Karaköy - Kabataş, Kabataş - Beşiktaş, Beşiktaş - Ortaköy.²¹⁰

Yeni Galata köprüsünün 27 Nisan 1912 tarihinde çelik yapı olarak yapılması ve üzerine hat döşenmesine başlanması ile kısa bir süre sonra köprü'nün üzerinden ilk kez tramvay arabalarının geçmesi İstanbul halkı için önemli bir gelişme sayılmakta idi.

Elektrikli tramvay arabalarının İstanbul'a gelişleri ilk varış yılı olan 1913 yılından 1922 yılına kadar aralıklarla devam etmiş, bu süre zarfında DTŞ İstanbul sokaklarında hizmet vermek üzere toplam 178 adet motris (çekici vagon) , 93 adet römork (çekilen vagon) ve 13 adette yardımcı tramvay arabası işletmiştir.²¹¹

1914 senesi ocak ayından itibaren art arda birçok hatta işlemeye başlayan elektrikli tramvaylarla ilgili hatların yapım ve genişletme çalışmalarında harp ile birlikte önce yavaşlama sonra da durma görülmüştür. Avrupa ya ısmarlanan 100 adet tramvay arabasından ise sadece 5 tanesi gelebilmiştir.²¹²

Atların ve eşeklerin de harpte kullanıldıkları göz önüne alındığında, İstanbul'un civarında bulunan köylerde oturanların, şehre gidip gelmelerinde ciddi güçlükler görülmüştür. İstanbul'dan civarlara gitmek için hükümetten izin almak gerekiyordu. Kadınlar savaşa katılma mecburiyetleri olmadıkları için hükümetten vesika alarak Bursa'ya, Bandırma'ya, İzmit'e kadar tek tük gidebiliyorlardı. Erkeklerin vesika alabilmesi ise, harbe katılmamış bile olsalar imkânsız gibi idi. Güneş battıktan sonra sokakta bulunmak zaten yasaktı. 1 okka ekmek 80, un 60, pirinç 100, et 160, şeker ve gaz 300 kuruş olmuş, bir çeki odun 500 kuruşa çıkmıştı. Askere alınma nedeniyle ortaya çıkan personel eksikli-

²¹⁰ 'Dersaadet Tramvayları', **Servet-i Fünun**, İstanbul, 3 Haziran 1913, sayı: 1151. s. 156, Aktaran; Kayserilioğlu, II. Cilt, s. 28 - 29.

²¹¹ Kayserilioğlu, s. 36.

²¹² 'İstanbul Maddesi', **Yurt Ansiklopedisi**, İstanbul: Anadolu Yayıncılık, 1982/1983, s. 3839.

ğiyle birlikte mali sorunlar tüm şirketlerde olduğu gibi DTŞ'de de kendini hissettirmişti. Yedek malzemelerin tüm Avrupa'yı saran harp nedeniyle yurt dışından getirilmesi imkânsızlaşmıştı. Ray, makas, havai bakır tel eksikliği yanı sıra baş gösteren personel eksikliği de tramvay seferlerinin aksamasına neden olmuştur. Bütün bu olumsuz şartlara rağmen Şirket, elindeki imkânlar dâhilinde işletmeciliğe ve İstanbul halkına verdiği hizmete devam etmiştir. Ancak 15 Ocak 1915 günü hükümetin emriyle İstanbul'a verilen elektrik cereyanının kesilmesiyle artık yapacak bir şey kalmamış ve bütün seferler durdurulmuştur. İstanbul'da yine tramvaysız günler başlamış, tramvayı çeken atların ordu da kullanılması nedeniyle yakın bir süre evvel Balkan Harbi sırasında tramvaysız kalan İstanbul bu defa da daha yeni kavuştuğu elektriğinin kesilmesiyle tramvaysız kalmıştı. Hizmet dışı kalan tramvaylar garajlarına çekilmiş ve o tarihteki yine tek kara toplu ulaşım aracından mahrum kalan İstanbul 8 ay süreyle zor günler geçirmiştir.²¹³

2.1.5 1923 Sözleşmesi Dönemi ve Cumhuriyet Dönemi

İstanbul'un kurtuluşundan sonra, cumhuriyetin ilanından önce, Şirket 17.6.1923'te, Ankara'daki yeni hükümet ile yeni bir sözleşme imzalamıştır. Buna göre Nafia Vekâleti (Bayındırlık Bakanlığı), Şirket ve belediyenin oluşturacağı bir komisyon tarifeleri, elektriğin fiyatını ve personelin ücretleri gibi maliyeti net olan hususlarda karar verecekti. Şirket'e, isterse sermayesini iki misline çıkarma yetkisi verilmiş ve 1.1.1923'ten itibaren net gelirin % 1.25'i ve 1.1.1924'ten sonra ise % 3,5'ünü, belediyeye kira olarak verilmesi prensiplerini getirmiştir. Ayrıca öne çıkan diğer bir önemli husus ta en çok 6 ay içinde bütün personel Türk'lerden kurulacaktı. Buna karşılık olarak Şirket, bünyesini 50 bin hissedenden 85.533'e çıkarmış ve sermayesini 1.454.027 liraya yükseltmişti.²¹⁴

Cumhuriyetin kurulduğu 1923 yılında Şirket işletmekte olduğu 12 hat üstünde 141'i çekici, 69'u çekilen cinsten olmak üzere günde ortalama 210 arabayı çalıştırmaktaydı. Aynı yıl bu taşıtlar 10.490.090 km yol yapmış ve 55.599.688 yolcu taşımışlardı. Toplamda 7.639.025 kwsaat elektrik cereyanı satın almış, bunun da 6.595.840 kwsaati yolcu taşımada kullanılmış ve kilometre başına 0.784 kwsaat enerji harcamıştı. Elde

²¹³ Kayserilioğlu, II. Cilt, s. 47.

²¹⁴ Gülersoy, s. 57.

edilen 2.349.147 lira hâsılatı 1.936.130 lirası giderlere gitmiş, Şirket'e net 413.017 lira kâr kalmıştı ki bu o dönemin anti enflasyonist yapısına göre iyi bir kar sayılırdı. Personel sayısı da 1699'a çıkmıştı ve bu da rasyonel bir sayı idi. Yani imtiyaza göre mevcut rekabetsizliğe rağmen Şirket iyi yönetilmekte idi.²¹⁵

2.1.6 1926 Sözleşmesi Dönemi

1923 Sözleşmesi Döneminden sonra başlayan olumlu hava ile Cumhuriyet hükümeti ile 21.07.1926'da yeni bir sözleşme imzalanmıştır. Bu metin şu önemli yenilikleri getirmekte idi;

1 - Şehrin öbür caddelerinde yeni tramvay hatları kurulacak ve bunların genişliği 7,5 metreye kadar olan kesimleri Şirketçe yeniden inşa edilecek ve mevcut tramvay hatlarının genişliği 15'er metreye kadar olan caddelerin ise bakım onarımları yapılacaktır,

2 - Deneme mahiyetinde 4 adet yolcu otobüsü de Şirketçe servise konacaktı,

3 - Yeni tramvay hatlarının gerektirdiği cadde genişletmeleri için gerekli Belediye'nin kamulaştırmaları yapabilmesi için Şirket belediyeye 250 bin TL kaynak sağlayacak ve belediye bunun ancak 100 bin lirasını 10 yılda 10 bin liralık taksitler halinde geri ödeyecekti,

27 Temmuz'da ek bir sözleşme daha yapılmış ve Şirket sermayesi önce 27 milyon İsviçre Frangı'na sonra da 35 milyon franga çıkarılmıştır.²¹⁶

Şirket bu sözleşmelerle aşağıdaki hatlarda birinci derece tramvay işletmesini de üstlenmişti;

1 - Şehzâdebaşı - Unkapanı,

2 - Unkapanı - Eyüp,

3 - Fatih - Edirnekapı.

İkinci derecede olmak üzere de;

²¹⁵ Gülersoy, s. 57.

²¹⁶ Gülersoy, s. 57.

1 - Azapkapı (Karaköy) - Kasımpaşa - Surp Agop (Taksim yanı),

2 - Taksim - Dolmabahçe,

3 - Eminönü - Sultanhamam - Unkapanı.

Şu hatlar ise Şirket'in kararına bırakılmış, tavsiye mahiyetinde sözleşmeye girmişti.

1 - Aksaray - Silivrikapı,

2 - Kasımpaşa - Yenişehir -Feriköy,

3 - Maçka - Beşiktaş,

4 - Şehzâdebaşı - Yenikapı,

5 - Kasımpaşa - Sötlüce,

6 - Bebek'ten Boğaziçi'ne doğru devam.²¹⁷

Tramvayların 100 yıllık tarihleri boyunca özellikle elektrikli döneme geçildikten sonra, yılda taşıdıkları yüz milyonluk yolcu kitlesi hacmine oranla pek az kaza yaptıklarını ve ölümlerle sonuçlanan kazaların ise hemen hemen hiç görülmediğini söyleyebiliriz. Tramvaylar en açık yolda 25 km hız yapabiliyorlardı.²¹⁸ Tramvayı yürüten biletçi, kontrolör ve vatman olmak üzere üç personel vardı. Biletçi genelde vagonun arka kapısı içinde dururdu ve biletleri araç üstünde keserek tahsil ederdi.²¹⁹

Cumhuriyetin ilan edildiği 1923 senesinde DTŞ 141'i motris (çekici vagon) 69'u römork (çekilen vagon) olmak üzere günde ortalama 210 araç ile 12 hat üzerinde hizmet vermekteydi. Tramvaylar için yeni hatlar, sefer ve araç sayıları ihtiyaç oldukça artırılmış ve her birine de birer hat numarası verilmiştir.²²⁰ 31.12.1928 tarihi itibarıyla 199

²¹⁷ Gülersoy, s. 58, 71.

²¹⁸ Gülersoy, s. 191.

²¹⁹ Gülersoy, s. 183.

²²⁰ Kayserilioğlu, II. Cilt, s. 50.

adet motris (çekici vagon), 121 adeti römork (çekilen vagon) olmak üzere 320 adet tramvay arabası mevcuttur.

DTŞ'nin elinde bulunan kullanım araçları ise şu şekildedir.

1 - Vatman Okulu arabası: Bu tramvay 13 Kasım 1919 tarihinde 84 numara ile kayıtlı iken kaza yapıp sonra da Şişli atölyesinde tamir edilip 250 kasa numarası almıştır.

2 - Kaza hali, yer değiştirme hali gibi acil ve gerekli durumlarda ihtiyacı olan tramvaylara çekici hizmeti vermek üzere taşıma servisi,

3 - Ray taşıma işleminde kullanılmak üzere iki adet lokomotif, 4 adet vagon, 2 adet vagonet,

4 - Karlı ve buzlu şartlarda hizmet görmek üzere üç adet tuz dökme aracı,

5 - Karlı ve buzlu sokaklarda hizmet görmek üzere bir adet kar küreme aracı,

6 - Tramvay kataner teli döşemek üzere merdivenli ve makaralı bir adet kataner aracı.

İstanbul'da otobüsle şehir içi yolcu taşımacılığına ilk defa DTŞ tarafından 1929 yılında başlanmıştır. Bu 4 adet Renault marka otobüs Beşiktaş - Taksim hattında çalışmışlardır.²²¹ 25 kişilik oturma yerine ve ayakta 6 kişi taşıyabilecek mekâna sahip olan bu otobüsler, 4 silindirli, 20 beygir gücünde, 5200 kg ağırlığında ve 170 bin FF'ye mal olmuşlardır.²²²

²²¹ Kayserilioğlu, II. Cilt, s. 122.

²²² **S.T.C./Dersaadet Tramvay Şirketi**, Inventaire Générale, 1922, İstanbul, Matériel Roulant, Chapitre: IV, Aktaran; Kayserilioğlu, II. Cilt, s. 76.

DTŞ 1928 İzmir Torbalı'da 50 kişinin öldüğü ve binlerce kişinin evsiz kaldığı 6,5 şiddetindeki depremde²²³ mağdur olanlar için düzenlenen yardım kampanyasına 500 TL yardım yapmıştır.²²⁴

Cumhuriyet tarihinde ilk büyük grev 7 Ekim 1928'de DTŞ işçileri tarafından yapılmıştır. Biletçi gündeliğinin 126 kuruş, 6 ayını doldurmuşların ayda 9 lira kıdem zammı, 180 kuruş da fazla mesai ücreti aldıkları, 1 Amerikan Doları'nın 1,5 TL olduğu dönem bir biletçinin maaşı ayda 45 lira ve bir vatmanın maaşı ise ayda 60 lira idi. İşçiler maaşlarına % 50 zam istemişlerdi. Greve rağmen tramvay arabaların % 78'i çalışmıştır. Toplam çalışan işçi sayısı 1400 idi. Atölye işçilerinin %35'i, biletçi ve vatmanların % 30'u greve katılmıştır. Resmi makamlardan destek göremeyen işçiler 15 Ekim günü greve son vermişlerdir. Şirket 2 sene içinde greve katılan, greve katılmış bütün işçilerin görevlerine son vermiştir.²²⁵

1927 senesinde DTŞ hatları toplamı 31.230 metre olmuştur. 1930 senesine kadar yeni hat ilave edilmemiş, 1930 senesinde 3.027 metre ilave edilerek 34.257 metreye ve 1935 senesinde DTŞ'ye ait tüm hatların toplamı 35.448 metreye ulaşmıştır.²²⁶

Cumhuriyetle beraber yeni imtiyazlar alan ve yükümlülükler üstlenen, elektrik üretim şirketi ile beraber, aynı sermaye sahiplerine ait olan DTŞ, yeni Cumhuriyet hükümetine güvenemediğinden dolayı oyalayıcı bir strateji uygulamıştır. Şirket sözleşmelerin gelir getirilen kısımlarına öncelik vererek yeni hatlar açılmasını ve eski hatların bakım onarımını ileriye ötelemiş, bilet ücretlerini ve gelirlerini arttırırken yeni ve büyük para gerektiren işlere girmemiştir. Böylece bir 15 yıl geçmiş ve Şirket'in devletleştirilmesi gündemi sıcaklığını hiç kaybetmemiştir.²²⁷

Savaş yıllarının sıkıntısından dolayı, ekmek karnesi ve açlık gibi dertlerin yanında, sabunun pahalılığı ve kıtlığı sebebiyle genel temizlik sorunlarının da başlamasına

²²³ **Türk Kızılay Arşivi**, Kutu no: 17, Belge no: 70, Aktaran: Melih Tinal, **1928 Torbalı (İzmir) Depremi**, Dokuz Eylül Üniversitesi Fen - Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, <http://www.kizilaykutuphane.org/index.php?sf=cntnt&id=6>, (9.5.2010), s. 1.

²²³ Tinal, s. 1.

²²⁴ Kayserilioğlu, II. Cilt, s. 124.

²²⁵ Münir Sirer, 'Türk İşçisi Hakkını Almayı Tramvaycılardan Öğrendi', **Yıllarboyu Tarih Dergisi**, sayı 5, 1979, <http://www.iETT.gov.tr/metin.php?no=195>, (12.5.2010),

²²⁶ Naci Ayrıl, **İstanbul Belediye Mecmuası**, İstanbul, 1939, Aktaran. Kayserilioğlu, II. Cilt, s. 130.

²²⁷ Gülersoy, s. 97.

neden olmuş ve bu da başlıca toplu taşıma aracı olan tramvaylarda, bit sorununa yol açmıştır.²²⁸

2.2 DTŞ'nin Sermayesi

Şirket 400 bin Osmanlı Lirası sermayeyle kurulmuştu.²²⁹ Kuruluşta, Şirket'in sermayesi % 40 ödenmişti. 1873 yılında, yani kuruluşundan birkaç yıl sonra, nominal sermaye yine % 40 ödenmiş olmak şartıyla 800 bin Osmanlı Lirası'na çıkartılmıştı. Özellikle küçük atlı arabaların büyük zararlara sebep olmaları yüzünden 10 Nisan 1875'te yapılan olağan üstü genel kurulda Şirket'in sermayesi 800 binden 680 bin Osmanlı Lirasına, hisse senetlerinin nominal değeri 17 liraya ve ödenmiş kısmı da 8 liradan 5 liraya indirilmiştir. Aradaki 120 bin lirayla kaydedilen işletme zararlarının amortismanına gidilmiştir.²³⁰

Şirket 1880 yılında her biri 20 Osmanlı Lirası değerinde, ancak 5 lirası ödenmiş olan hisse senetlerine % 5 faiz ve hisse senetlerine 25 kuruş olarak ödediği temettüyle % 10 gelir sağlamıştır. Bu gelir oranı o devirde altın lira esasına göre ödendiğinden oldukça yüksek sayılıyordu. Bu sebeple de borsada DTŞ'nin hisse senetlerini değeri oldukça yüksekti. Ancak zaman zaman hükümetle ortaya çıkan anlaşmazlıklar ve özellikle Abdülhamit devri boyunca zaman zaman yaşanan ekonomik krizler yolcu sayısında büyük azalmalar meydana getirerek Şirket'in çok güç durumlarda kalmasına sebep olmuştur.²³¹

Şirket, 1888 yılına kadar piyasada bulunan 40 bin hisse senedinden 7617'sini piyasadan toplamış ve iptal etmişti. Ayrıca 1910 yılına kadar da 14.469 hisse senedini itfa etmiş ve bunların yerine sadece temettü hakkı olan hisse senetleri vermişti. Galata (Karaköy) - Şişli hattını inşa edebilmek için, Şirket, 1892 yılında her biri 500 frank değerinde % 5 faizli ve 30 yıl içinde her yılı % 1,5 oranında kura usulüyle amorti edilecek tahvil ihraç etmişti. Bu tahvillerin faizi, 1894 yılında % 4 indirilmiştir. 1910 yılında itfa edilmiş tahvil sayısı 752 adetti ve bunların toplam değeri 376 bin frank veya 16.544 Osmanlı Lirasıydı. 21 Aralık 1908'de toplanan hissedar genel kurulu kararıyla hatların

²²⁸ Gülersoy, s. 126.

²²⁹ Kazgan, Osmanlı'dan Cumhuriyete Şirketleşme, s. 88.

²³⁰ Kazgan, Osmanlı'dan Cumhuriyete Şirketleşme, s. 88.

²³¹ Kayserilioğlu, s. 95.

elektirifikasyonuna geçebilmek için 5'er lirası ödenmiş, her biri 20 Osmanlı Lirası değerinde 17.617 hisse senedi ihraç edilmiştir. Bunu takiben, eski ve bu son çıkartılan hisse senetleri için 2,5 Osmanlı Lirası tutarında 2 apel yapılmış, böylece her iki hisse senetlerinin ödenmiş kısmı 10 Osmanlı Lirasına yükseltilmiştir. Bu apelden sonra Şirket'in ödenmiş sermayesi 355.310 Osmanlı Lirası'na yükselmiş oluyordu. Ayrıca piyasada 14.469 adet, itfa karşılığı verilen, sadece temettüye hak kazanmış hisse senedi vardı. Şirket kar dağıtımını Amorti hisse senetlerine % 5 oranında faiz ödemesi şeklinde yapıyordu. Geri kalan üzerinden, % 10 ihtiyat akçesi ayrıldıktan sonra, % 6'sı kuruculara veriliyordu. Geri kalanın % 4'ü Yönetim Kurulu üyeleri ve idarecilere, geriye kalan üzerinden, imtiyazın sona ermesi tarihinden 5 yıl evvel bütün hisse senetlerinin itfa edilebilmesi için gereken yıllık pay ayrıldıktan sonra Amorti edilmemiş hisse senetleriyle, amorti edilmiş olup temettü hakkı devam eden hisse senetlerine kâr payı olarak ödeniyordu. Şirket hâsılatının yıldan yıla büyük değişimler göstermesi, bazı kış aylarının sert geçmesinden dolayı hat bakım maliyetlerinin artması ve tramvay ücreti olarak ödenen bozuk paralarla kaimelerin altın paraya oranla değer kaybetmesinden kaynaklanmakta idi. Ayrıca, çekim hayvanlarının hastalanması, salgın şeklindeki hastalıklara maruz kalması, seferlerin aksamasına sebep oluyordu.²³²

1910 yılı kayıtlarına göre ihraç edilen 40.000 hisse senedinin 7617'si 1888 yılına kadar Şirket tarafından satın alınarak imha edilmiş, 14.469 adedi ise kura ile itfa edilmiş ve sadece gelir getiren hisse senetleri ile değiştirildiği için geride sadece 17.919 hisse senedi kalmıştır. Bu arada Şirket el değiştirmiştir. Galata bankerlerinin ağırlığını teşkil ettiği kuruluş yıllarından sonra hisse senetleri devamlı el değiştirdiği için Şirket'in yönetimi de değişmişti. DTŞ yi Galata Bankerleri kurduğu halde zamanla bankerler aradan çekilmiş²³³ ve 1910 yönetim kurulunda C. Weise, S. Doctor, E. Salem, C. Janke gibi banker olmayan kişiler kalmıştır.²³⁴ Elektrikli tramvayların işletmeye başlaması ile birlikte DTŞ 1914 yılında mevcut 35.531 hissesini hisse başına ikişer buçuk lira daha arttırmış ve böylece sermayesini 266.482 liraya çıkartmıştır.²³⁵

²³² Kazgan, Osmanlı'dan Cumhuriyete Şirketleşme, s. 89.

²³³ İETT Umum Müdürlüğü, s. 1 - 3.

²³⁴ Haydar Kazgan, **Galata Bankerleri**, TEB Yayıncılık, İstanbul: Graphis Matbaacılık, 1991, s. 64.

²³⁵ Kazgan, Osmanlı'dan Cumhuriyete Şirketleşme, s. 91.

2.3 Tramvay Ücretleri

1872 yılında işletmeye başlayan Tramvay'da Eminönü'nden Aksaray'a, Galata'dan Ortaköy'e, Aksaray'dan Topkapı'ya ya da Yedikule'ye gitmek için ödenecek ücret, birinci mevki için 60, ikinci mevki içinse 40 paradır²³⁶ ki, bu da o dönemler için hiç de küçümsenecek bir rakam değildir. Ücretler genel olarak şöyledir: 1 Kıta:1. mevki 20 para, İkinci mevki 10 para, 2 Kıta: 1. mevki 40 para, ikinci mevki, 30 para,3 kıta: 1. mevki 60 para, ikinci mevki 40 para.²³⁷ Zira bu 40 para ile şunlardan birini tercih edebilirsiniz, 1,5 okka yani ortalama 2 kg has ekmeke, 1,3 kg zeytin, 1,2 kg et, 12 kg bardak su, 3,6 kg soğan, 7,5 kg mangal kömürü, 6 gazete, 1 paket tatlı sert tütün, 6 adet tim-sah marka kurşun kalem alabilir ya da 6 kez iskarpin boyatıp veya 3 kez fes kaplatabilirsiniz.²³⁸

Tramvaylar atlı olarak işletildikleri ilk yıllarda, İstanbullular için oldukça lüks sayılacak bir ücrette işletilmekte idi. Elektrikli olarak çalışmaya başlayan tramvayların çalışmaya başladıkları ilk yıllardaki bilet ücretleri yine de biraz pahalı sayılabilirdi. Zira en kısa mesafe olan Azapkapı - Karaköy arasında sivil 2. mevki biletin ücreti 10 para en uzak mesafe olan Karaköy - Bebek hattında mesafenin tamamı olan 12 kıtalık 1. mevki biletin ücreti 190 para yani 4.75 kuruştur. Yine de bu pahalılığa rağmen İstanbul'un ilk kara toplu taşıma vasıtası olan atlı tramvaylarına, çalışmaya başladığı ilk yıllarda (1872 - 1890), özellikle ücretlerinin pahalılığı yüzünden lando, sedye, koçu gibi diğer araçlara binemeyen fakir ve orta halk grupları büyük ilgi göstermiş, biraz da halkın merakı yüzünden günlerce olağan üstü sayıda yolcu taşıyarak, işlemeye başladığı ilk yılın sonunda taşıdığı yolcu sayısı 4,5 milyona, elde ettiği hâsılat ise 53.000 liraya ulaşmıştır. Yolcu tarifesinin km başına 40 para, yani 1 kuruş olduğu anlaşılmaktadır. Bu tarifinin yüksek olduğu ve kapasitesinin düştüğü belirtilerek km başı ücretin 30 paraya indirilmesi düşünülmüştür. Gerçekte o devirde imparatorluğun merkezinde, gerek devlet bürokrasisinde ve gerek DTŞ'nin personeline de görüldüğü gibi, özel sektörde işçi ve küçük memur ücretleri ortalama olarak günde 15 kuruşu geçmiyordu. Bu sebeple km.si 40 para olan tramvaylara bu kesimden fazla talep olmamıştır. Nitekim 1881 senesi genel kurulunda

²³⁶ Bozkurt, s. 148,

²³⁷ **Serveti Fünun Dergisi**, 3 Haziran 1913, Aktaran; Kayserilioğlu, s. 29.

²³⁸ Ercüment Ekrem Talu, 'Atlı Tramvaylar Döneminde Nasıl Yolculuk Edilirdi', **Hayat Tarih Dergisi**, İstanbul, Aralık 1978, Aktaran; Kayserilioğlu, s. 106.

yapılan görüşmelerde kapasitenin düştüğü belirtilerek, kilometre başına ücretin 30 paraya indirilmesi düşünülmüştür.²³⁹

Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla, baş gösteren ekonomik buhran ve fiyat artışları, taşıma ücretlerine de yansdı. Bu dönemde, İstanbul'da tramvay taşıma ücretleri, harpten önceki fiyatlara oranla %300 oranında artış göstermişti.²⁴⁰

Cumhuriyet'in 1923 - 1928 yıllarında ucuzladığı görülen tramvay bilet ücretleri, en kısa mesafede sivil 2. mevki olarak 2.75 kuruş, en uzak mesafede 1. mevki 5.25 kuruş olmuştur.²⁴¹ Bu yıllarda 1 doların 200 kuruş, ekmeğin kilosunun 10 kuruş, etin kilosunun 40 kuruş, fasulyenin 25, kaşarın 100, zeytin 30, gaz yağı 20, ayakkabının 250 kuruş olduğunu görmekteyiz.

1930'ların başında 1. mevki tramvayın 5, 2. mevki 3,5 kuruş,1000 gramlık ekmeğin 11 kuruş, yumurta ise 1 kuruştur.²⁴²

Görüldüğü gibi atlı tramvaylar ilk işlediğinde İstanbullular için epeyce pahalı bir lükstü. 1935'te 1. mevki tramvay biletiyle 500 gramlık yarım ekmeğin alınabiliyordu ya da 5 adet yumurta.²⁴³

1 doların 125 kuruş olduğu 1935 yıllarında tramvay ücretlerine baktığımızda ise ortalama olarak sivil için 1. mevkiinin 5,5 kuruş, 2. mevkiinin 3 kuruş olduğunu görmekteyiz. 5 kuruş ile o dönemde 500 gram yarım ekmeğin ya da 5 yumurta alınabilmekte. 1 doların 130 kuruş olduğu 1945 yılında ise 1. mevkiinin en uzak yer olsa dahi 15 kuruş, 2. mevkiinin 10 kuruş olduğunu görmekteyiz.²⁴⁴

2.4 DTŞ'nin Millileştirilmesi

Cumhuriyetin kuruluşu ile birlikte ulaşım politikalarında demiryollarının kamulaştırılması ve yeniden yapılandırılması şeklinde gelişme göstermiştir. Bundan dolayı

²³⁹ Gülersoy, s. 27.

²⁴⁰ BOA. Şura-yı Devlet. No. 513/7; BOA. DÜİT, Dosya no: 19, Vesika no: 2(1-8), Aktaran. Bozkurt, s. 149.

²⁴¹ Altemur Kılıç, **50 Yıllık Yaşantımız**, Milliyet Yayınları, Cilt 1, İstanbul,1975, s. 111.

²⁴² Gülersoy, s. 27.

²⁴³ Gülersoy, s. 28.

²⁴⁴ Kayserilioğlu, s. 106.

çıkarılan yasalarla yabancı sermayeli şirketler tek tek millileştirilmeye başlanmıştır.²⁴⁵ Millileştirme politikalarıyla birlikte ülkeye giren yabancı sermaye miktarında önemli azalmalar olmaya başlamıştır.²⁴⁶ Bu eğilimden çekinen DTŞ, 1926 yılında hükümetle yaptığı sözleşme hükümleri gereğince aradan 8 sene geçmiş olmasına rağmen şebekeyi genişletmek ve yeni hatlar inşa etmek gibi taahhütlerini yerine getirmekten kaçınmış ve mütemadiyen oyalama yolunu tutmuştur. Bu durum karşısında hükümet, Elektrik Şirketi'nin de satın alınması üzerine, DTŞ'ni de tasfiye ederek satın almaya karar vermiştir.²⁴⁷

Şirket'in son işletme senesi olan 1938 senesi sonundaki faaliyet durumu şu şekildedir; günde ortalama 177 motris (çekici vagon) , 83 römork (çekilen vagon) olmak üzere 266 araba çalışmaktadır. Sene zarfında 15.356.364 km yol kat edilmiş, km başına 1,016 kwsaat hesabıyla, 12.909.840 kwsaat cereyan sarf edilmiş, 2.412.949 lira hâsılat, 2.385.128 lira masraf sonucu 27.821 lira kâr kaydedilmiştir. 1923 yılıyla karşılaştırıldığında, gelirlerde hiçbir fark olmaması, yolcu sayısının ise sadece 18.000 kişi artışı, İstanbul'un ekonomik ve demografik bünyesinde 15 yılda esaslı bir değişikliğin olmadığını göstermektedir.²⁴⁸

Yapılan müzakereler sonunda 1.1.1939 tarihinden itibaren bütün tesisat ve mal varlığı ile bütün hukuk ve vecibeleriyle birlikte ve 13 senede ödenmek üzere 1.589.000 lira mukabilinde DTŞ hükümet tarafından satın alınmıştır. Şirket önce Elektrik Umum Müdürlüğüne ve bilahare de belediyeye devredilmiş, 3645 sayılı yasa ve 16.6.1939 tarihli kanunla da, kurulan ve görevleri arasında otobüs işletmeciliği de yapmak bulunan²⁴⁹ 'İstanbul Elektrik, Tramvay ve Tünel İşletmeleri Umum Müdürlüğü' (İETT) idaresine bağlanmıştır.²⁵⁰

Cumhuriyetin kurulduğu ilk yıllarda İstanbul'da 1.000 adet motorlu taşıt mevcuttu. Bu araçların 700 tanesi dolmuş taksidir. O yıllarda motorlu taşıt araçları sayısında

²⁴⁵ Kepenek, s. 39.

²⁴⁶ Bu konuda daha geniş bilgi almak için bakınız: Ökçün, A. Gündüz, **1920 - 1930 Yılları Arasında Kurulan Türk Anonim Şirketlerinde Yabancı Sermaye**, Ankara: Sevinç Matbaası, 1971; Tezel, Yahya. **Cumhuriyet Dönemi İktisadi Tarihi (1923 - 1950)**, Ankara: Yurt Yayınları, 1982; Müderrisoğlu, Alptekin, **Kurtuluş Savaşının Mali Kaynakları**, Ankara: Maliye bakanlığı 50. Yıl yayını, 1973.

²⁴⁷ İETT Umum Müdürlüğü, s. 1 - 3.

²⁴⁸ İETT Tarihçesi, Aktaran: Kayserilioğlu, II. Cilt, s. 131.

²⁴⁹ Bünyamin Çelebi, 'İETT', **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi**, İstanbul: Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Yayını, 1995, Cilt IV, s. 139 - 140.

²⁵⁰ Gülersoy, s.102.

hızlı artışlar olmuştur. 1931'de 4 olan dolmuş hattı sayısı 1955'lerde 150'ye kadar yükselmiştir.²⁵¹

1940 yılında tramvayın yükünü almak ve hafifletmek üzere hükümet, İngiltere ve Amerika'dan 23 adet yolcu otobüsü sipariş edilmiştir. O zamanki 700.000 nüfuslu İstanbul'a bu kadar ek kapasitenin yeteceği planlanmaktaydı. Ancak Amerikalı fabrika sadece 1 adet otobüsü peşin parayla satmaya razı olmuş ve diğer siparişleri yerine getirememişlerdir. Bu durumun İngiliz ve Amerikan fabrikalarının silah üretimiyle meşgul olmaları ya da Türkiye'nin, Alman'ya tahıl ve krom satışına karşılık politik bir tavırdan kaynaklandığı sanılmaktadır. Bunun üzerine Hükümet İsveç'ten 15 adet kamyon şasesi getirtmiş ve bunlar İstanbul'daki tramvay atölyelerinde Otobüs haline getirilmiştir.²⁵²

1956 dönemi imar hareketleriyle birlikte gittikçe artan otobüs seferlerinin tramvayların yollarını yavaş yavaş kesmesiyle tramvayların kaçınılmaz sonu başlamıştır. Rumeli Yakası'nda Tünel - Maçka tramvay seferleri iptal edilmiş, Galatasaray'a kadar olan kesimdeki hatların sökülmesiyle İstiklal Caddesi tramvaysız kalmış, bunu Tünel'den Kurtuluş ve Şişli'ye sefer yapan tramvayların önce Taksim'e kadar, sonra da tamamen seferden kalkmaları takip etmiştir. Boğaz hattında Bebek, Ortaköy tarafından gelen tramvayların ise önce Dolmabahçe'ye kadar sonra da tedrici olarak seferlerin tamamı kaldırılmıştır.²⁵³ 1956 yılında 56 ayrı hat ile en yüksek hat sayısına ulaşan tramvayların kaldırılması kararının verildiği 1960 yılında toplam hat sayısı 16'ya düşürülmüştür.²⁵⁴

Avrupa tarafında ise şehre giriş yolu üzerindeki Topkapı ve Yedikule tarafında tramvay seferlerinin Beyazıt'a kadar iptaliyle Aksaray - Topkapı tramvay hatları da sökülüştür.²⁵⁵ Tramvay 12.8.1961'de Rumeli yakasından, 3.10.1966'da da Anadolu yakasından kaldırılmıştır. Bırakılan son iki hat Üsküdar - Kadıköy, Kadıköy - Hasanpaşa servisleri de 14.11.1966'da kaldırılmıştır.²⁵⁶

²⁵¹ Kayserilioğlu, II. Cilt, s. 130.

²⁵² Gülersoy, s. 126.

²⁵³ İETT Umum Müdürlüğü, **İETT Mecmuası**, İETT Genel Müdürlüğü Yayınları Sayı:1956/6.

²⁵⁴ Kayserilioğlu, II. Cilt, s. 50.

²⁵⁵ 'Raylar Sökülürken Bir Hatıra', **Hayat Mecmuası**, 12 Temmuz 1957, s. 4.

²⁵⁶ Gülersoy, s.206.

DTŞ, 1871 yılında kuruluşundan 1939 yılına kadar karşılaştığı bütün krizlere karşı koyabilmek için temettü, ihtiyaç ve karşılıklar politikasını çok iyi bir şekilde yürütmüş ve Cumhuriyet devrinde Türk yönetimine devrine kadar faaliyetlerini büyük bir başarıyla sürdürmüştür. 1908 ihtilalından sonra ve 1918'den 1922'ye kadar baş gösteren pek çok işçi ve personel grevlerine rağmen, gerek yöneticilerini ve çalışanlarını, gerek hissedarlarını tatmin bakımından, Avrupa'da dahi örnek bir işletme olmuştur.²⁵⁷

Tablo 2

1927 - 1936 Yılları Arasında DTŞ'nin Sahip Olduğu Araç ve Yolcu Sayıları

| Yıl | 1. Mevki Araç Sayısı | 2. Mevki Araç Sayısı | Toplam Araç Sayısı | Günlük Kullanılan Araç Sayısı | Yıllık Yolcu Sayıları (x1000) |
|------|----------------------|----------------------|--------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| 1927 | 97 | 223 | 320 | 226 | 61.366 |
| 1928 | 97 | 223 | 320 | 235 | 60.186 |
| 1929 | 115 | 205 | 320 | 250 | 60.236 |
| 1930 | 115 | 205 | 320 | 249 | 60.773 |
| 1931 | 115 | 205 | 320 | 253 | 60.767 |
| 1932 | 100 | 220 | 320 | 230 | 56.654 |
| 1933 | 105 | 215 | 320 | 223 | 54.596 |
| 1934 | 108 | 212 | 320 | 238 | 56.012 |
| 1935 | 108 | 212 | 320 | 253 | 59.347 |
| 1936 | 108 | 212 | 320 | 249 | 60.159 |

Kaynak: Naci Ayrıl, İETT Umum Müdürlüğü, **İstanbul Belediye Mecmuası**, İstanbul, 1939, Aktaran. Kayserilioğlu, II. Cilt, s. 130.

²⁵⁷ Kazgan, Osmanlı'dan Cumhuriyete Şirketleşme, s.91.

Tablo 3**Yıllar İtibariyle Tramvay Şirketinin Gelirleri ve Borsa İşlemleri**

| | | | | BORSA İŞLEMLERİ | |
|---------------|----------------|--------------------|------------------------------------|------------------------|---------------------------|
| Yıllar | Hasılat | Net Hasılat | Dağıtılan Temettü (Frank %) | Aksiyon | Obligasyon (Frank) |
| 1891 | 62.242 | 12.638 | 5 | 6,30 | -- |
| 1892 | 64.725 | 10.648 | 5 | 6,32 | -- |
| 1893 | 69.809 | 9.379 | 5 | 5,89 | 507 |
| 1894 | 67.901 | 14.854 | 5 | 8,37 | 500 |
| 1895 | 73.585 | 18.240 | 7,40 | 8,10 | 595 |
| 1896 | 64.074 | 12.374 | 5 | 9,97 | 495 |
| 1897 | 59.473 | 9.090 | 5 | 7,12 | 495 |
| 1898 | 63.484 | 2.456 | 2 | 7,82 | 496 |
| 1899 | 69.438 | 6.403 | 5 | 7,10 | 495 |
| 1900 | 74.528 | 14.161 | 5 | 6,25 | 483 |
| 1901 | 72.385 | 10.474 | 5 | 5,65 | 456 |
| 1902 | 70.213 | 11.968 | 5 | 5,55 | 481 |
| 1903 | 69.886 | 12.050 | 5 | 6,30 | 491 |
| 1904 | 71.999 | 14.557 | 5 | 6,35 | 491 |
| 1905 | 72.688 | 14.489 | 5 | 7,25 | 486 |
| 1906 | 74.140 | 13.493 | 6 | 11,30 | 484 |
| 1907 | 72.692 | 8.529 | 5 | 8,70 | 485 |
| 1908 | 74.296 | 5.308 | 5 | 7,80 | 465 |
| 1909 | 78.235 | 2.202 | 1,5 | 8,30 | 470 |
| 1910 | -- | -- | -- | 13,15 | 495 |

Kaynak: 1329 Senesi İstatistik Mecmuası, Aktaran. İbrahim Murat Bozkurt, **İstanbul Kentiçi kara toplu ulaşım hizmetlerinin başlaması ve gelişimi (1850-1900)**, Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, s. 147.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

DERSAADET TRAMVAY ŞİRKETİ'NİN İSTANBUL ULAŞIM A.Ş. İLE KARŞILAŞTIRILMASI

3.1 İstanbul Ulaşım San. ve Tic. A.Ş. ve İstanbul'daki Raylı Sistem Hatları

İstanbul Ulaşım AŞ Aksaray - Havalimanı arasında 20 km hafif metro sistemi, Taksim - 4. Levent arasında 14,5 km Metro Sistemi, Zeytinburnu - Kabataş arasında 14 km tramvay sistemi, Zeytinburnu - Bağcılar arasında 5,2 km tramvay sistemi, Sultançiftliği -Edirnekapı arasında 15,4 km hafif raylı sistemi, Kadıköy - Moda arasında 2,6 km Nostaljik Tramvay Sistemi ve Taksim - Kabataş arasında 0,6 km funiküler sistemleri ile toplamda 72,3 km raylı sistem ağını işletmektedir. Ayrıca Eyüp'te ve Maçka'da toplamı 710 m olan iki adet de teleferik sistemi işletmektedir (Bkz Tablo 6). Günlük olarak bu hatlarda toplam 237 adet Tren işletmekte ve günlük olarak Teleferikler hariç 877.000 yolcu taşımaktadır. İstasyon sayıları ise toplam 95 adettir.

Tablo 4

İstanbul Ulaşım AŞ'ye Sermaye Ortağı Olan Şirketler

| ORTAKLAR | Ortaklık Payı (TL) | Ortaklık Yüzdesi (%) |
|--|---------------------------|-----------------------------|
| İstanbul Büyükşehir Belediyesi | 224.525.025 | 99,7889 |
| İETT Genel Müdürlüğü | 395.192 | 0,1756 |
| İstanbul Deniz Otobüsleri A.Ş. | 70.756 | 0,0314 |
| İsbak A.Ş. | 8.831 | 0,0039 |
| İstanbul Eğitim ve Turizm Hizmet Vakfı | 196 | 0,0001 |
| TOPLAM | 225.000.000 | 100,00 |

Kaynak: Ulaşım AŞ'nin Mali Finansal Raporu, 2008.

İstanbul Ulaşım San. ve Tic. A.Ş. İstanbul'da Raylı Toplu Taşıma sistemlerinin bakım, onarım ve işletmesini gerçekleştirmek amacıyla İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından 1989 tarihinde 225.000.000 TL sermaye ile kurulmuştur.²⁵⁸ Sermayesinin %99,78'i İBB ye, geri kalan kısmı ise Tablo 4'te gösterildiği şekilde yine İBB'ye ait olan İETT, İDO, İSBAK AŞ ve İstanbul Eğitim ve Turizm Hizmet Vakfı'na aittir.

Ulaşım AŞ aynı zamanda Tablo 5'te görüldüğü oranlarda, sermayeleri yine İBB'ye ait olan Sağlık AŞ, İstanbul Enerji AŞ, İstanbul Konut AŞ, Ağaç AŞ ve İstaç AŞ'ye sermaye ortaklığı vardır.

Tablo 5
İstanbul Ulaşım AŞ'nin Sermaye Ortağı Olduğu Şirketler

| İŞTİRAK ADI | SERMAYE (TL) | İŞTİRAK PAYI (TL) | İŞTİRAK ORANI (%) |
|----------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| İSTAÇ A.Ş. | 13.000.000 | 168.519 | 1,30 |
| AĞAÇ A.Ş. | 8.838.750 | 294.626 | 3,33 |
| İSTANBUL ENERJİ A.Ş. | 4.350.000 | 565.738 | 13,01 |
| SAĞLIK A.Ş. | 26.500.000 | 5.300.000 | 20,00 |
| İSTANBUL KONUT A.Ş. | 10.000.000 | 500.000 | 5,00 |
| TOPLAM | 62.688.750 | 6.828.883 | |

Kaynak: Ulaşım AŞ'nin Mali Finansal Raporu, 2008.

²⁵⁸ http://www.istanbul-ulasim.com.tr/default.asp?menu_id=3&sayfa_id=2; (29.3.2010).

Tablo 6**İstanbul Ulaşım AŞ'nin İletmekte Olduğu Hatlar, Araç Ve Yolcu Sayıları**

| | Araç Sayısı | İstasyon Sayısı | Uzunluk (km) |
|------------------------------|-------------|-----------------|--------------|
| M1 Aksaray-Havalimanı | 78 | 18 | 20 |
| M2 Taksim-4.Levent | 40 | 10 | 14,5 |
| T1 Zeytinburnu-Kabataş | 55 | 24 | 14 |
| T2 Güngören-Bağcılar | 14 | 9 | 5,2 |
| T3 Kadıköy-Moda | 2 | 10 | 2,6 |
| T4 Sultançiftliği-Edirnekapı | 44 | 22 | 15,4 |
| F1 Taksim-Kabataş Füniküler | 4 | 2 | 0,59 |
| Eyüp, Maçka Teleferikleri | 8 | 4 | 0,71 |
| TOPLAM | 245 | 99 | 73 |

Kaynak: Ulaşım AŞ'nin Mali Finansal Raporu, 2008.

Tablo 6'te de görüldüğü üzere Kabataş - Zeytinburnu - Bağcılar Tramvay hat-tında günlük $305.000/19,2 = 15.885$ yolcu/km iken bu değer Aksaray - Havalimanı Hafif Metro hattında $245.000/20 = 13.793$ yolcu/km, Taksim - 4.Levent Metro hattında $200.000/14,5 = 9.900$ yolcu/km.dir. Buna göre Tramvay hattı hafif metro hattına göre km başına 1,15 kat, metro hattına göre 1,6 kat daha fazla yolcu taşımaktadır ve tercih edilmektedir.

3.1.1 Aksaray - Havalimanı Hafif Metro Sistemi

1989 yılından bu güne yolcu taşımaya devam eden Aksaray - Havalimanı Hafif Metro hattı, hizmet verdiği bölge ve güzergâh üzerinde günlük 245.000 yolcu ile önemli güzergâhtır. 1. etabında Aksaray - Kartaltepe arasında hizmet veren Metro, 18 Aralık 1989 tarihinde Esenler, 31 Ocak 1994 tarihinde Otogar ve daha sonrasında 2nci etabı oluşturan Terazidere, Davutpaşa, Merter, Zeytinburnu ve Bakırköy istasyonlarının da açılması ile potansiyelini arttırmıştır. Zaman içinde yapılan yatırımlarla yeni istasyonlar sisteme dâhil edilmiş, son olarak ta 13 Aralık 2002 tarihinde Dünya Ticaret Merkezi ve Havalimanı istasyonları da açılmıştır.

Aksaray Havalimanı güzergâhında toplam 18 adet istasyon bulunmaktadır. Hâlen Aksaray ve Zeytinburnu bölgelerinde tramvaya aktarma yapılabilen metro hattında istasyonlar şu şekilde sıralanmaktadır: Aksaray, Emniyet - Fatih, Topkapı - Ulubatlı, Bayrampaşa - Maltepe, Sağmalcılar, Kartaltepe - Kocatepe, Otogar, Esenler, Terazidere, Davutpaşa, Merter, Zeytinburnu, Bakırköy - İncirli, Bahçelievler, Ataköy - Şirinevler, Yenibosna, DTM - İstanbul Fuar Merkezi ve Havalimanı istasyonlarıdır.

3.1.2 Taksim - 4. Levent İstanbul Metrosu

Yapımına 1992 yılında başlanan ve Taksim - 4. Levent arasında hizmet veren İstanbul Metrosu, 16 Eylül 2000 tarihinde hizmete girmiştir. Bu hatta günlük 200.000 yolcu taşınmaktadır. 31 Ocak 2009 da hattın kuzeyinde Atatürk Oto Sanayi ve güneyinde Şişhane uzantıları hizmet vermeye başlamıştır. İstasyon sayıları 10 adet olup isimleri ise şu şekildedir: Şişhane, Taksim, Osmanbey, Şişli - Mecidiyeköy, Gayrettepe, Levent, 4. Levent, Sanayi Mahallesi, İTÜ Ayazağa ve Atatürk Oto Sanayi'dir.

En son teknoloji ile inşa edilen İstanbul Metrosu'nda, güvenilir bir yangın emniyet sistemi bulunmaktadır. Sistemin her yerinde yangın ihbar dedektörleri bulunmaktadır. Kullanılan tüm ekipmanlar yüksek derecede ısıya dayanıklı ve zehirli gaz çıkarmayan malzemelerden seçilmiştir. Yangın durumunda insanların güvenli olarak tahliye olması için ispatlanmış ve güvenilir bir duman kontrolü ve tahliye sistemi bulunmaktadır. Hattın sinyalizasyon, makas ve araç sistemi, tam otomatik olup ihtiyaç halinde sürücülü olarak ta çalıştırılabilmektedir. Her iki besleme noktası da devre dışı kalırsa 15 saniye içinde jeneratörler devreye girmekte ve tünel içerisinde kalan tüm trenler en yakın istasyona ulaşarak yolcularını tahliye edebilmektedir.

3.1.3 Kabataş - Zeytinburnu Tramvay Hattı

Zeytinburnu - Kabataş arasında hizmet veren tramvay hattının Sirkeci - Aksaray - Topkapı bölümü 1992 tarihinde, Topkapı - Zeytinburnu bölümü Mart 1994 ve Sirkeci - Eminönü bölümü ise Nisan 1996 tarihinde hizmete açılmıştır. 30 Ocak 2005 tarihinde yapılan törenle hat Kabataş'a uzatılmış ve aynı gün hizmete alınan Taksim - Kabataş Funiküler hattı ile entegre peron yapısı sayesinde Tramvay - Metro ve deniz ulaşımı Kabataş bölgesinde birbirine bağlanmıştır.

Bu bağlantı sayesinde Taksim metro yolcuları Funiküler hattı ile ulaştıkları Zeytinburnu - Kabataş tramvay hattı aracılığı ile Aksaray - Havalimanı metrosuna dolayısı ile Otogar ve Havalimanı istasyonlarına sadece raylı sistemleri kullanarak erişebilmektedirler. Tarihi yarımadayı boydan boya kat eden hat yolcu yoğunluğunun en fazla²⁵⁹ olduğu bir aksta önemli bir toplu taşıma faaliyetini kesintisiz yerine getirmektedir.

3.1.4 Kadıköy - Moda Nostaljik Tramvayı

1 Kasım 2003 tarihinde hizmete giren Kadıköy - Moda Tramvayı'nda 2,6 km.lik sistemde 10 istasyon yer almaktadır. 4 adet tramvay aracının çalıştığı Kadıköy - Moda tramvayı Kadıköy meydanından hareket edip, otobüs özel yolu ve Bahariye caddesini takip ederek Moda caddesi üzerinden tekrar Kadıköy meydanına gelmektedir.

Hat kısmen eski 20 numaralı tramvay hattı güzergâhını takip etmek ile birlikte Kadıköy Meydanı, Altıyol ve Bahariye caddesi ile Moda İlkokulu ve Moda Caddesinden Kadıköy İDO iskelesi önüne gelerek turunu tamamlamaktadır. Tek yön işletmeciliği ile bir ring hattı olan sistemde Almanya'dan alınan Tatra GT6 model tramvay araçları ile nostaljik tramvay işletmeciliği yapılmaktadır. Toplam 10 istasyonu bulunan hattın istasyon isimleri şöyledir; Kadıköy İDO, İskele Camii, Çarşı, Altıyol, Bahariye, Kilise, Moda İlkokulu, Moda, Mühürdar ve Damga Sokak'tır.

3.1.5 Zeytinburnu - Güngören - Bağcılar Tramvay Hattı

İstanbul' un ikinci modern tramvay hattı olarak hizmete alınan Zeytinburnu - Güngören - Bağcılar güzergâhı 14 Eylül 2006 tarihinde hizmete alındı.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından 27 Ocak 2004 tarihinde inşasına başlanan tramvay hattı 5.2 km uzunluğunda olup üzerinde 587 metre viyadük, 4 bin 35 metre hemzemin bulunmaktadır. Zeytinburnu bölgesinde Zeytinburnu - Kabataş tramvayı ve Aksaray - Havalimanı Metro hattı ile entegre olacak şekilde tasarlanan sistemi kullanan yolcular Bağcılar - Güngören bölgesinden sadece raylı sistem aktarmalarını

²⁵⁹ Z.burnu - Kabataş Tramvay Hattı'nda Aksaray - H.alanı Metro hattına göre km başına 2 kat daha fazla yolcu taşınmaktadır. Bkz Şerafettin Dilaver - Halil Söyler, **Z.burnu - Eminönü Tramvay Hattı Rehabilitasyonu Raporu**, UİTP LRT Sempozyumu, İstanbul, 2008. Bu rakamlar bu tezin 3. Bölümünde Tablo 4'ten sonra 2009 yılı değerleri ile de karşılaştırılmıştır.

kullanılarak Havalimanı, Otogar ve Taksim - 4.Levent Metro'suna kesintisiz yolculuk yapabilmektedirler.

Güngören - Bağcılar tramvayı, inşası devam eden Otogar - Bağcılar metrosu ile de aktarma imkânı verecek konumdadır. Güzergâh 5 dakika sefer aralığı ile hizmet vermekte olup tek yönde sefer süresi 20 dakika olarak belirlenmiştir. Hat toplam 9 istasyondan oluşmaktadır, bunlar sırası ile Zeytinburnu, Mehmet Akif, Merter Tekstil Sitesi, Güngören, Akıncılar, Soğanlı, Yavuz Selim, Güneştepe, Bağcılar'dır.

3.1.6 Sultançiftliği - Edirnekapı Tramvayı

17 Eylül 2007 tarihinde hizmete giren ve Şehitlik - Mescid-i Selam arasında hizmet veren tramvayı 18 Mart 2009 tarihinde Edirnekapı - Topkapı uzatmasının hizmete alınmasıyla birlikte 15,3 km.lik hatta hizmet vermektedir. Hatta, 7'si yer altı olmak üzere toplam 22 istasyon bulunmaktadır.

Topkapı - Edirnekapı tramvay hattı Şehitlik istasyonunda Avcılar - Söğütlüçeşme Metrobüs hattıyla, Vatan istasyonunda M1 Aksaray - Havalimanı Metro hattıyla, Topkapı istasyonunda ise Zeytinburnu - Kabataş Tramvay hattı ve Avcılar - Söğütlüçeşme Metrobüs hattıyla entegre durumdadır. Hattın son aşamasında kuzey yönünde Mescid-i Selam sonrasında Habibler istasyonu planlanmaktadır. Yüksek tabanlı tramvay araçlarının kullanıldığı hat, Gaziosmanpaşa ve Bayrampaşa ilçelerinin arasından geçmektedir. Saatte tek yönde 25.000 yolcu kapasitesi hesaplanan hattın istasyonları 3'lü dizi çalıştırılacak şekilde tasarlanmıştır, ayrıca özürü ve yaşlı yolcuların erişimi için rampalar ile yer altı istasyonlarında asansör ve yürüyen merdivenler bulunmaktadır.

22 istasyon ile hizmet veren hattın mevcut istasyonları Topkapı, Fetihkapı, Vatan, Edirnekapı, Şehitlik, Demirkapı, Topçular, Rami, Uluyol/Bereç, Sağmalcılar, Çukurçeşme, Ali Fuat Başgil, Taşköprü, Karadeniz, Metris, Cumhuriyet Mah. 50. Yıl/Baştabya, Hacı Şükrü, Yeni Mah., Sultançiftliği, Cebeci, Mescid-i Selam'dır.

3.1.7 Taksim - Kabataş Funiküler Sistemi

Günümüzde İstanbul kent içi ulaşımının entegre edilebilmesi, şehir içi ulaşımın hızlandırılarak modernize edilmesi amacı ile raylı sistem proje ve inşatlarına hız verilmiştir. Bu çalışmalar kapsamında deniz ulaşımı ile raylı sistemleri entegre edecek proje

olan Taksim - Kabataş Funiküleri üzerinde çalışılmış ve 29 Haziran 2006 tarihinde sistemin açılışı yapılmıştır.

Taksim - Kabataş Funiküler sistemi, Ayazağa - 4. Levent - Taksim Metrosu, Taksim - Tünel Nostaljik Tramvayı, Taksim Otobüs ve Dolmuş Durakları ile Zeytinburnu - Fındıklı (Kabataş - Bağcılar) Tramvayı, Kabataş İDO vapur, feribot ve deniz otobüsü iskeleleri arasında entegrasyon sağlayarak İstanbul'un Havalimanı'ndan sadece raylı sistem ile Taksim Metrosu'na ve Kabataş ve Beşiktaş gibi deniz ulaşımı araçlarının yoğun kullanıldığı bölgelere erişimi sağlamıştır. Hattın uzunluğu 0,6 km olup saatte 9.000 yolcu taşıma kapasitesine sahip olan bu sistem, Taksim ve Kabataş olmak üzere 2 istasyondan oluşmaktadır. Taksim istasyonu Taksim - 4. Levent metrosu Taksim istasyonu girişinden erişime sahiptir, Kabataş istasyonu deniz seviyesinin 11 metre altında yer almaktadır, her iki istasyona da asansör ile erişim vardır.

3.1.8 Maçka Teleferik Sistemi

11 Nisan 1993 tarihinde hizmete giren ve Taksim Taşkılla ile Maçka arasında hizmet vermekte olan Demokrasi Parkı ve Beyoğlu Evlendirme Dairesi üzerinde kurulu teleferik, hem bu iki nokta arasındaki karayolu ve yaya ulaşımının zorluğunu ortadan kaldırarak zaman tasarrufu sağlamakta, hem de bulunduğu bölgenin eşsiz manzarası ile ayrı bir İstanbul keyfi sunmaktadır.

Her biri 6 şar kişilik tek yönde 2 kabinli ara direksiz ve iki istasyonlu havai hat taşıma sistemidir. Her hatta biri taşıyıcı, biri çekici olmak üzere iki halat vardır. Maçka ve Taşkılla arasında demokrasi parkı üzerinde iki istasyon arasında 333,5 metre uzunluğunda bir hat üzerinde bir yönde toplam 12 kişilik taşıma kapasitesi vardır. Enerji kesilmesi durumunda seferi tamamlama amaçlı bir jeneratör beslemesiyle takviyelidir. Hidrolik kaldırmalı iki fren tahrik makarasının iki yanağı üzerine tesir ederler. Frenleme anında önce bir fren devreye girer, ikinci fren hız düşürülmesinde bir arıza olduğunda ve istasyonlardaki duruş anında devreye girer. Kabinlerin istasyonlara giriş hızları istasyon pabuçlarının girişi doğrultusunda bir mesafe dedektörü tarafından kontrol ve kumanda edilmektedir. Her istasyonun iki yanında kabin seyir bitiminde hidrolik durdurucu vasıtasıyla kabin durdurulur. Bu duruş iki mesafe dedektörü ile emniyetli şekilde yapılır.

3.1.9 Eyüp Teleferiği

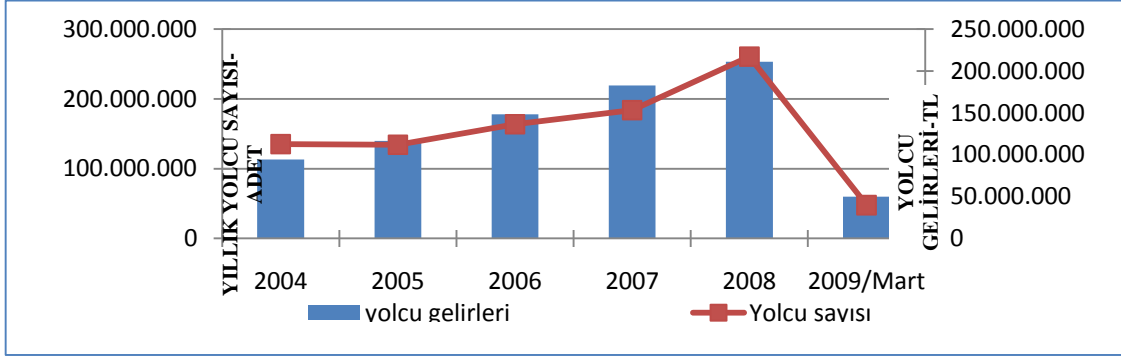
İ.B.B. Başkanlığı tarafından İstanbul genelinde başlatılan Kentsel Tasarım Projesi kapsamında Haliç ihyası için başlatılmış projelerden birisi olan Eyüp - Pier Loti Teleferiği ile bölgenin tarihi ve turistik yapısının korunarak yerli ve yabancı turistlerin bölgeye erişiminde kolaylık sağlanması ile birlikte hem ulaşım, hem de otopark sıkıntılarının giderilmesi amaçlanmıştır. Bölgede bulunan ve yabancı turistler tarafından Golden Horn (Altın Boynuz) ismi ile ifade edilen Haliç'in en önemli seyir terası Pier Loti'dir. 2005 yılında hizmete açılan Teleferiğin Pier Loti yönündeki teras katında bir de seyir dürbünü bulunmaktadır.

Her biri 8 er kişilik tek yönde iki kabinli tek ara direkli ve iki istasyonlu havai hat taşıma sistemidir. Sistemde hem çekici hem de taşıyıcı olarak kullanılan tek halat mevcuttur. 1.İstasyon Haliç kenarında ve 2. İstasyon Pier Loti çay bahçesinin önündedir. Aşırı rüzgâr, taşıyıcı halatın makaradan çıkması, gondolların istasyonda istenilen noktada durmaması, aşırı hız vb. acil durumlarda sistem otomatik olarak durmasını sağlayan ve arıza ile bilgileri kumanda bilgisayarında gösteren güvenlik sistemi mevcuttur. Gondolların istasyonlara uzaklıkları, hızları, motor akımı, torku, emniyet siviçlerinin pozisyonları, arıza listesi, aktif olan arızalar, rüzgârın hızı, vb. teknik veriler istasyonlardaki bilgisayarlardan takip edilebilmektedir. Gondol içlerindeki oturaklar katlanarak tekerlekli sandalye ile seyahate olanak sağlamaktadır. İstasyon alanı: haliç (işletim) istasyonu 625 m²'dir. Pier Loti (dönüş) istasyonu 250 m²'dir. Enerji kesilmesi durumunda dizel motor devreye alınarak hidrolik sistem aktifleşir ve gondollar 1 m/sn hızla güvenli bir şekilde istasyonlara getirilir. İşletim hızı: 4.00 m/sn tek kabin max. Yük kapasitesi (8 kişilik): 650 kg taşıma kapasitesi: 576 kişi/saat seyahat süresi (istasyondan hareket ediş ve diğer istasyonda duruş): 165 sn. Saat başına ortalama sefer sayısı: 18 adettir.

İstanbul Ulaşım AŞ'nin taşıdığı yıllık yolcu sayıları Tablo 7'te gösterilmektedir. Şirket 2004 yılında 140 milyondan fazla yolcu taşıırken İBB'nin yeni yaptığı hatların açılması ile 2008 yılında bu sayı 250 milyonun üzerine çıkmıştır (Bkz Tablo 7).

Tablo 7

Ulaşım AŞ 2004 - 2008 yılları Yıllık Yolcu Taşıma Sayıları ve Gelirleri

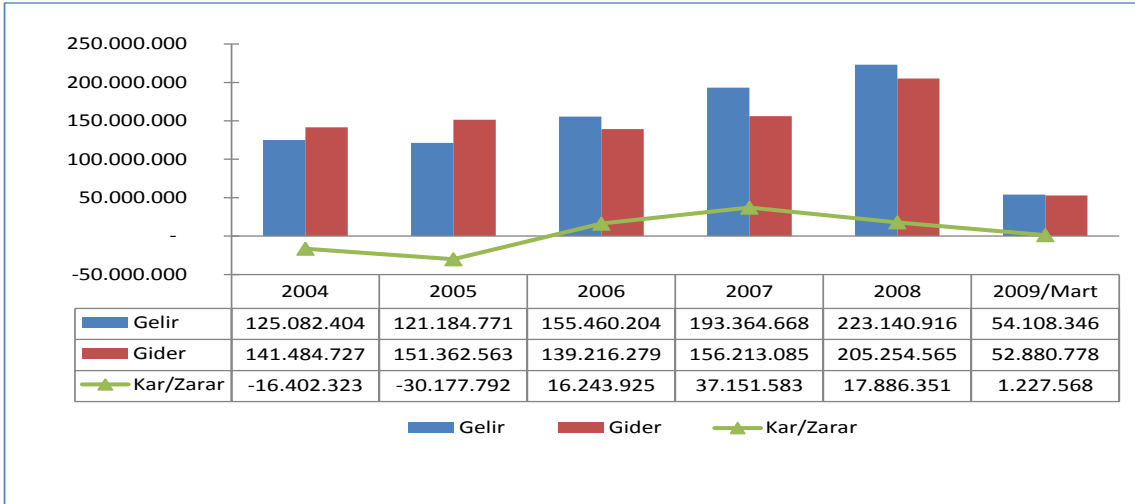


Kaynak: Ulaşım AŞ'nin Mali Finansal Raporu, 2008

Ulaşım AŞ'nin yıllık yolcu geliri Tablo 8'de daha detaylı olarak verilmiştir. Şirket elde ettiği cironun 2005 yılına kadar % 52'sini İBB'ye kira olarak ödemekteydi. 2006 yılında İBB, İETT'ye % 2'lik bir kaynak aktarmak amacıyla raylı sistem hatlarının tamamını İETT'ye devretmiştir. Bu yüzden Ulaşım AŞ'nin kira ödemesi %52'den %54'e çıkmıştır. Zaten zarar eden Şirket bu durumda daha çok zarar eder hale gelmiştir. 2006 yılında İBB'nin kira oranını düşürmesiyle kira oranı % 12'ye inmiştir. Bu durumda Şirket'in gelirlerinde yıllık % 42 artış sağlamıştır ki Şirket 2006 yılında ancak kara geçebilmiştir (Bkz Tablo 8).

Tablo 8

Ulaşım AŞ Yıllık Gelir - Gider ve Kira Oranları

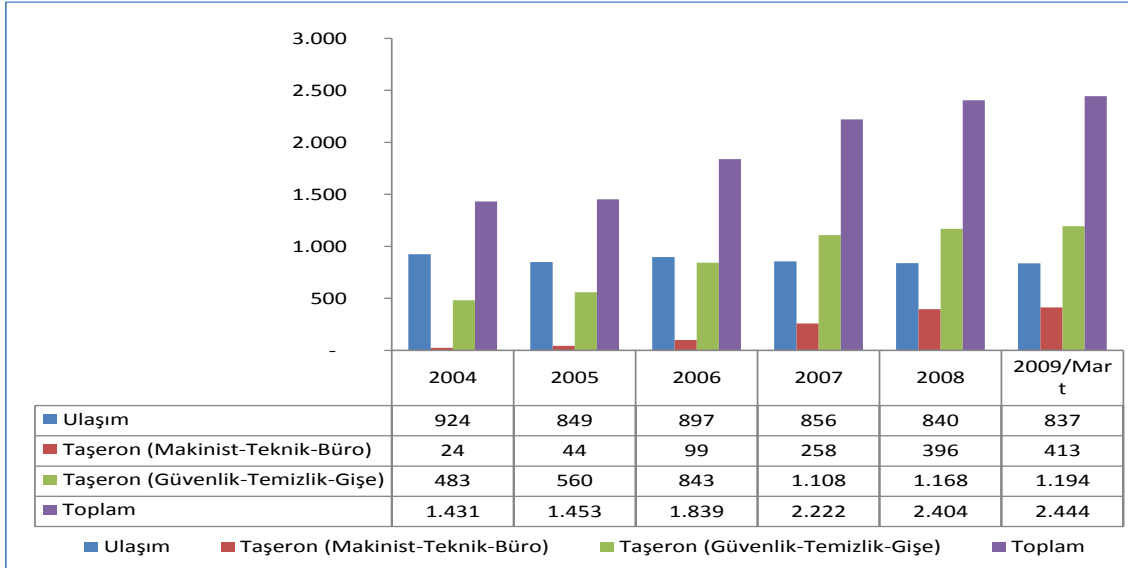


Kaynak: Ulaşım AŞ'nin Mali Finansal Raporu, 2008.

İstanbul Ulaşım AŞ'nin personel sayısı 2004 yılında, 924'ü Şirket'in kendi personeli olmak üzere, taşeron çalışanları ile birlikte 1431 kişidir. Bu sayı yeni hatların devreye girmesi ile birlikte 2008 yılı sonunda 2404 kişiye ulaşmıştır (Bkz Tablo 9).

Tablo 9

Ulaşım AŞ Personel Sayıları



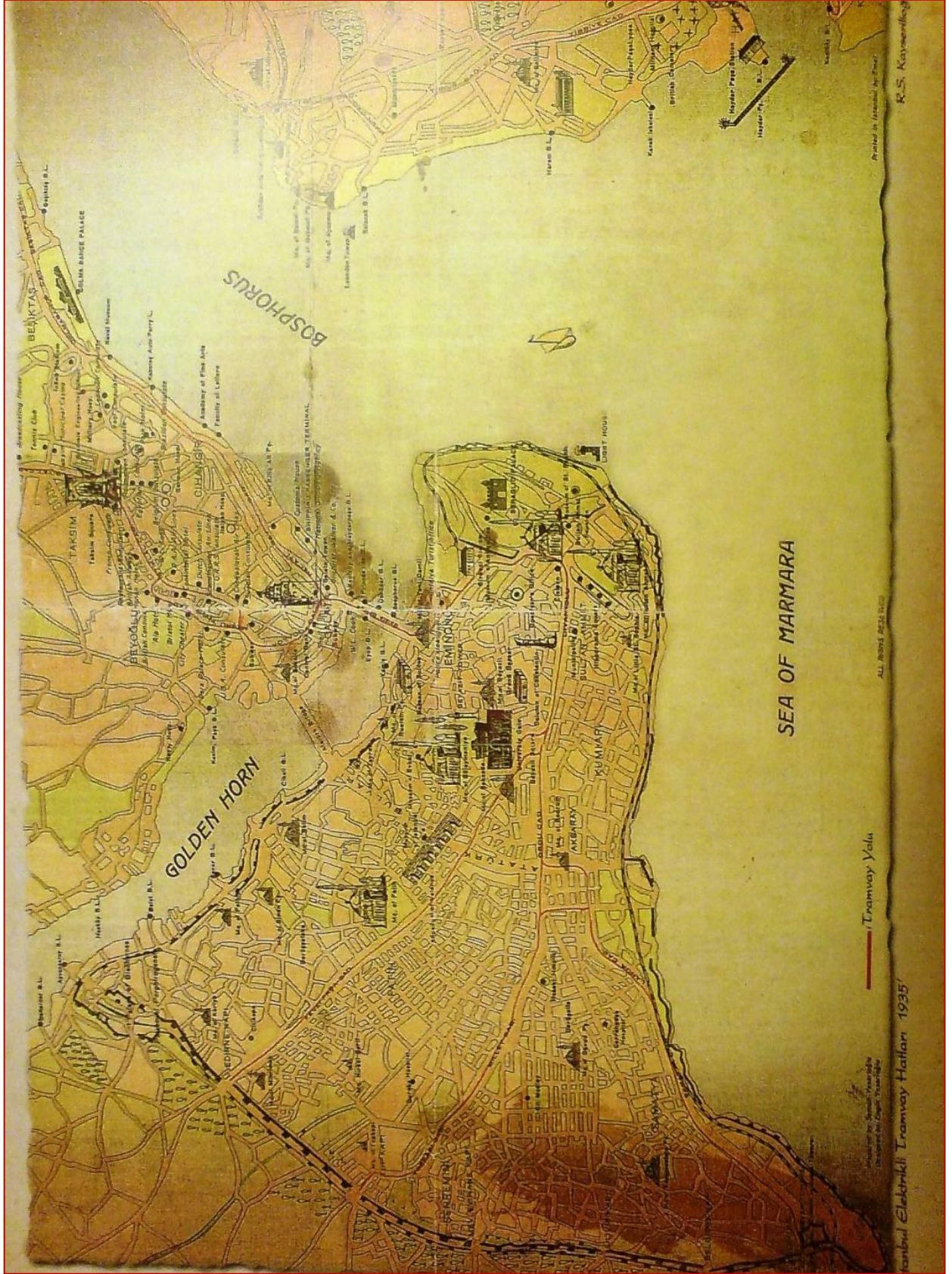
Kaynak: Ulaşım AŞ'nin Mali Finansal Raporu, 2008.

3.2 Dersaadet Tramvay Şirketi İle İstanbul Ulaşım A.Ş.'nin Karşılaştırılması

DTŞ ve İstanbul Ulaşım A.Ş. benzer şartlarda İstanbul'da kent içi ulaşımında raylı sistem yolcu taşımacılığı yapan biri özel diğeri Belediye'ye ait iki şirkettir. Bu iki şirketin karşılaştırmasında her iki Şirket'in işlettikleri hat güzergâhları, çalıştırdıkları personel sayıları, taşıdıkları yolcu sayıları, kilometre başına taşıdıkları yolcu sayıları, günlük kullanım oranları açısından sayısal olarak karşılaştırılmıştır. Bu karşılaştırma DTŞ'nin son 5 yılı olan, 1935, 1936, 1937, 1938 ve 1939 yılları için yapılmıştır. Bu nedenle Ulaşım AŞ için de mevcut verilerin en güncel hali olan son 5 yılı için yani 2004, 2005, 2006, 2007 ve 2008 yıllarının verileri kullanılmıştır.

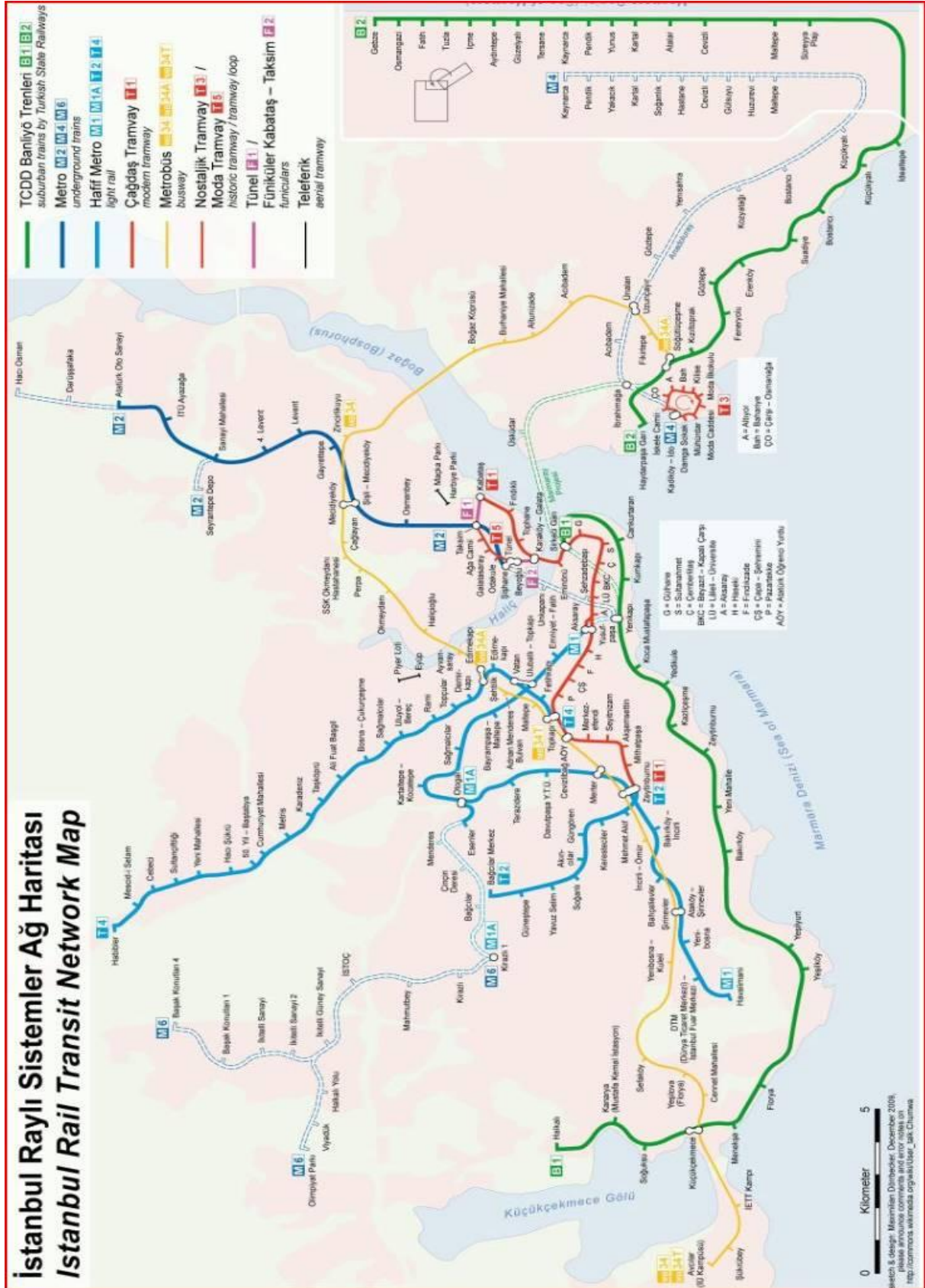
3.2.1 Hatların Güzergâhlarının Karşılaştırılması

DTŞ'nin işlettiği eski tramvay güzergâhları ile bu günkü Ulaşım AŞ'nin işletmekte oldukları raylı sistem güzergâhlarının birçoğu aynı hatta örtüşmektedir (Bkz Şekil 1 ve 2). DTŞ'nin Tünel'den sonraki Beyoğlu - Şişli - Mecidiyeköy tramvay güzergâhı ile bu günkü Şişhane - Taksim - Şişli - Mecidiyeköy 'den geçen İstanbul Metrosu güzergâhı örtüşmektedir. Kabataş - Topkapı arasındaki eski tramvay güzergâhının üzerinde de bu günkü Ulaşım AŞ'nin Kabataş - Zeytinburnu çağdaş tramvay hattına ait olan güzergâhın Topkapı'ya kadar olan kesiminin üst üste çakıştığı görülmektedir. Yine Aksaray - Ulubatlı arasında çalışan hafif raylı sistem ile Aksaray - Edirnekapı hattı paralellik arz etmektedir. Görülen o ki aradan geçen yaklaşık 35 - 40 yıllık zamana rağmen Suriçi'nde ve Beyoğlu bölgesindeki yolculuk taleplerinin ve güzergâhları değişmemiştir. Örtüşen bu güzergâhlar İstanbul'un tüm zamanlarında en yoğun yolcu taşınan güzergâhları olmuştur denilebilir.



Kaynak: Kayserilioğlu, Cilt II, s. 126.

Şekil 1: 1935 yılında İstanbul'daki Mevcut Tramway Hatları



Şekil 2: 2008 Yılında İstanbul'daki Mevcut Raylı Sistem Hatları

3.2.2 DTŞ/Ulaşım AŞ Personel - Araç - Yolcu Sayısı Karşılaştırmaları

DTŞ'de çalışan personel sayısı 1936 senesinde 1420, Ulaşım AŞ'de ise 2008 yılında 2.444 kişidir. DTŞ'nin yine bu tarihte çalıştırdığı araç sayısı 320 iken, Ulaşım AŞ'nin araç sayısı 2008'de 245 adettir. Taşınan yolcu sayısı DTŞ'de 1936 yılında 60.159.000 kişi iken, bu sayı 2008 yılında Ulaşım AŞ için 260.505.931 kişi olmuştur. Taşınan yolcu sayısına göre orantılama yapıldığında Ulaşım AŞ, çalışan personel başına 2,5 kat ve araç başına ise 5,7 kat daha fazla yolcu taşımaktadır (Bkz. Tablo 10). Bu tablo Ulaşım AŞ'nin araçlarının kapasitelerinin çok yüksek olduğunu, yeni araçların eski tramvay araçlarına göre ortalama araç başına yıllık 875.293 kişi (bu da günlük 2.398 kişi eder) daha fazla yolcu taşıdığını ve bununla birlikte personel sayısının araç başına 2,2 kat daha fazla olduğunu göstermektedir. Ancak çalışan personel sayısının fazlalığı, yeni raylı sistem araçlarının daha yüksek yolcu taşıma kapasitesine sahip olmasının getirmiş olduğu ilave bakım ihtiyacından, kullanılmakta olan yüksek sayıdaki bileti kontrol etmek ve her istasyondan kullanılan jetonları geri toplamak için daha fazla insan gücüne ihtiyaç duymasından kaynaklanmaktadır.

Tablo 10

DTŞ / Ulaşım AŞ Personel - Araç - Yolcu Sayısı Karşılaştırma Tablosu

| | Çalışan Personel Sayısı | Çalışan Araç Sayısı | Ortalama Araç Yolcu kapasitesi | Personel Sy. / Araç Sy. | Yolcu Sayısı (Yıllık) | Yolcu Sy. / Personel Sy. | Yolcu Sy. / Araç Sy. |
|---------------------------------|-------------------------|---------------------|--------------------------------|-------------------------|-----------------------|--------------------------|----------------------|
| DTŞ (1936) | 1.420 | 320 | 30 | 4,4 | 60.159.000 | 42.365 | 187.997 |
| Ulaşım AŞ (2008) | 2.444 | 245 | 300 | 9,9 | 260.505.931 | 106.590 | 1.063.290 |
| Oran (Ulaşım AŞ / DTŞ) | 1,7 | 0,77 | 10 | 2,2 | 4,3 | 2,5 | 5,7 |

Kaynak: Kayserilioğlu, s. 29, 130. , Ulaşım AŞ'nin Mali Finansal Raporu, 2008

3.2.3 İstanbul Nüfusu İle Şirketlerin Taşıdıkları Yolcu Sayılarının Karşılaştırılması

Tablo 10 ve 11 bize göstermektedir ki; İstanbul'da DTŞ'nin işletmecilik yaptığı hatlardaki raylı sistemlerin 1935 - 1939 yılları arasında tramvayların nüfusa göre orantılandığında günlük kullanım oranı % 18 - 22 arasında değişirken, bu oran İstanbul Ulaşım AŞ'nin işletmecilik yaptığı hatlardaki raylı sistemlerde 2004 - 2008 yılları arasında % 3 - 6'dır. Aradaki fark 5,42 kattan 3,99'a kadar değişmektedir. Bu oran 2004 ile 2008 arasındaki 5 yıl için ortalama 4,44'tür. Bu oranlar 1935 - 1939 yılları arasında İstanbul halkının tramvayları 2004 - 2008 yıllarına göre ne kadar çok yüksek olduğunu göstermektedir.

Tablo 11

İstanbul Nüfusu ile Şirketlerin Taşıdıkları Yolcu Sayılarının Karşılaştırılması

| DTŞ (Son 5 yıllık) | 1935 | 1936 | 1937 | 1938 | 1939 |
|---------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Yolcu Sayısı (Günlük Ortalama) | 162.595 | 164.819 | 185.636 | 200.107 | 215.743 |
| Nüfus | 883.599 | 897.800 | 918.700 | 940.000 | 961.900 |
| Yolcu Sayısı / Nüfus | 0,18 | 0,18 | 0,20 | 0,21 | 0,22 |
| Ulaşım AŞ | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 |
| Yolcu Sayısı (Günlük Ortalama*) | 370.234 | 367.666 | 448.805 | 504.070 | 713.715 |
| Nüfus** | 10.911.546 | 11.357.951 | 11.804.355 | 12.250.760 | 12.697.164 |
| Yolcu Sayısı / Nüfus | 0,03 | 0,03 | 0,04 | 0,04 | 0,06 |
| DTŞ / Ulaşım AŞ | 5,42 | 5,67 | 5,31 | 5,17 | 3,99 |

*Kaynak: Ulaşım AŞ Faaliyet Raporları, http://www.istanbul-ulasim.com.tr/default.asp?menu_id=3&sayfa_id=10; (12.3.2010).

**1935 - 1939 Nüfus bilgileri Tablo 1'den, 2000 - 2008 nüfus bilgileri <http://www.istanbul.gov.tr/Default.aspx?pid=33&cat=18>; (14.3.2010) sitesinden yararlanılmıştır.

Hatların kullanım oranları karşılaştırıldığında Ulaşım AŞ'nin hat kullanım oranının DTŞ'ye göre km başına 2 - 1,8 kat daha fazla olduğunu görmekteyiz. Ulaşım AŞ'nin yolcu taşımacılığı yaptığı hat uzunluğu DTŞ'den 29,7 km daha fazladır. Buna rağmen, hatlarının kullanım oranı DTŞ'ye göre 2 - 1,8 kat daha fazladır. Bu durum bugünkü yol-

cu yoğunluğunun ve talebinin oldukça yüksek olmasından kaynaklanmaktadır. Bu da Ulaşım AŞ'ye ciddi bir avantaj sağlamaktadır. Eğer DTŞ, Ulaşım AŞ ile aynı uzunluktaki hatlarda (64 km) aynı yolcu yoğunluğu ile yolcu taşımış olsaydı 1935 - 1939 yılları arasında nüfusa göre raylı sistem kullanım oranı % 40'lara kadar çıkacaktı denilebilir.

Tablo 12

Yolcu sayıları İle Hat Uzunluğu Karşılaştırılması

| DTŞ (Son 5 yıllık) | 1935 | 1936 | 1937 | 1938 | 1939 |
|----------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Yolcu Sayısı | 162.595 | 164.819 | 185.636 | 200.107 | 215.743 |
| Hat Uzunluğu (km) | 35,5 | 35,5 | 35,5 | 35,5 | 35,5 |
| Yolcu Sayısı / Hat Uzunluğu (km) | 4.580 | 4.643 | 5.229 | 5.637 | 6.077 |
| Ulaşım AŞ | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 |
| Yolcu Sayısı* | 370.234 | 367.666 | 448.805 | 504.070 | 713.715 |
| Hat Uzunluğu (km)* | 41 | 44 | 50 | 64 | 64 |
| Yolcu Sayısı / Hat Uzunluğu (km) | 9.030 | 8.356 | 8.976 | 7.876 | 11.152 |
| Ulaşım AŞ / DTŞ | 2,0 | 1,8 | 1,7 | 1,4 | 1,8 |

Kaynak: Ulaşım AŞ Faaliyet Raporları, [http://www.istanbul-ulasim.com.tr/ default.asp? menu_id=3&sayfa_id=10](http://www.istanbul-ulasim.com.tr/default.asp?menu_id=3&sayfa_id=10); (12.3.2010).

Tablo 13**İstanbul'da 1897, 1912, 1913 ve 1914 Yılları Çeşitli Kent İçi Seyahat Türleri-ne Göre Yolcu Sayıları (Milyon Yolcu) ve Oranları**

| İşletme Adı | 1897 | % | 1912 | % | 1913 | % | 1914 | % |
|-------------------|-----------|-------|-------------|-------|--------------|-------|--------------|-------|
| Banliyö Trenleri | 5,6 | 13,33 | 5,95 | 9,64 | 7,67 | 9,80 | 8,67 | 10,08 |
| Tramvay | 6,2 | 14,76 | 8,99 | 14,57 | 16,5 | 21,09 | 24,07 | 27,98 |
| Otobüs ve Omnibüs | 0,6 | 1,43 | 0,8 | 1,30 | 1,2 | 1,53 | 1,4 | 1,63 |
| Tünel | 2,8 | 6,67 | 7,53 | 12,20 | 8,85 | 11,31 | 9 | 10,46 |
| Seyr-i Sefain | 9 | 21,43 | 14,8 | 23,99 | 15,1 | 19,30 | 16,5 | 19,18 |
| Şirket-i Hayriye | 9 | 21,43 | 14,39 | 23,32 | 18,61 | 23,78 | 15,89 | 18,47 |
| Haliç Vapurları | 8,8 | 20,95 | 9,24 | 14,98 | 10,32 | 13,19 | 10,5 | 12,21 |
| Toplam | 42 | 100 | 61,7 | 100 | 78,25 | 100 | 86,03 | 100 |

Kaynak: Boğaziçi, Şirketi Hayriyye, s.56, Şirketi Hayriyye'nin 1939 Yılı İstatistik Cetveli, Aktaran; Murat Koraltürk, İstanbul'da Deniz Ulaşımı İstanbul: Varlık Yayınları, 2010, s. 42.

Tablo 13'te Tramvayın İstanbul'da taşınan günlük tüm yolculuklar içindeki oranları verilmektedir. İstanbul'da 1912 yılında yolcuların % 14,57'si, 1913 yılında % 21,09'u, 1914 yılında ise % 27,98'i tramvaylar tarafından taşınmakta idi. 1935 yılı istatistiklerine göre İstanbul'da günlük 98,1 milyon yolculuk yapılırken Tramvay'ın bu yolculuklar içindeki oranı %13,33 olarak gerçekleşmekte idi²⁶⁰ ki bu oran 1897 yılındaki kent içi yolculuklardaki tramvay kullanım oranı olan % 14,76 ün de altındadır.

Tablo 13'ten de anlaşıldığı üzere büyüyen ve gelişen İstanbul'un 1935 yılından sonra taşınan yolcu sayıları artış göstermesine rağmen, toplam yolculuklar içindeki oranlarında azalmalar görülmeye başlamıştır. Bu durum, DTS'nin yeni hat yatırımı yapmamasının ve alternatif ulaşım araçlarının yaygınlaşmasının aşikâr bir göstergesidir.

Ulaşım AŞ'nin ise her geçen yıl yeni yapılan hatlar ile hem yolcu sayıları sürekli artış göstermekte hem de kentiçi ulaşımındaki payı da artış göstermektedir. 2004 yılında toplam yolculuklar içindeki oranı %6,1 iken 2009 yılına gelindiğinde bu oran %9'a çıkmıştır. Bununla birlikte kentiçi yolculuklar içindeki payı toplam yolculukların artış hızından daha yüksek bir oranda gerçekleşmektedir (Bkz Tablo 14). Bu oranlar kentiçi

²⁶⁰ İstanbul Şehri Ekonomik İstatistikler Bülteni, Yıl 3, Sayı 27, İstanbul, 1937, s.23 - 24, sayı 28, s.31 - 32. Aktaran; Murat Koraltürk, İstanbul'da Deniz Ulaşımı, İstanbul: Varlık Yayınları, 2010, s. 43.

yolculukların arttığını ve Ulaşım AŞ'nin yaygınlaşırken kentiçi yolculuklar içindeki payını da artırdığını göstermektedir.

Tablo 14

İstanbul'daki 2004, 2006, 2008 ve 2009 Yılları Kentiçi Seyahat Türlerine Göre Yolcu Sayıları ve Oranları (Özel Otomobil Hariç)

| Yolculuk Türü | 2004 | % | 2006 | % | 2008 | % | 2009 | % |
|---|------------------|-------------|------------------|-------------|------------------|-------------|------------------|-------------|
| TCDD(Banliyö) | 130.000 | 2,1% | 102.888 | 1,4% | 155.610 | 1,7% | 127.875 | 1,3% |
| Ulaşım AŞ | 370.234 | 6,1% | 448.805 | 6,2% | 713.715 | 7,8% | 881.152 | 9,0% |
| Lastik Tekerli | 5.438.000 | 88,9% | 6.391.000 | 87,6% | 5.733.000 | 63,0% | 8.416.000 | 85,6% |
| Deniz Ulaşımı | 175.350 | 2,9% | 349.307 | 4,8% | 313.950 | 3,5% | 410.000 | 4,2% |
| Toplam | 6.113.584 | 100% | 7.292.000 | 100% | 9.100.000 | 100% | 9.835.027 | 100% |
| Toplam Kentiçi Yolculukların Artış Oranı | | 16% | | 20% | | 7% | | |
| Ulaşım AŞ'nin Artış Oranı | | 18% | | 37% | | 19% | | |

Kaynak: Prof. Dr. Mustafa İlcılı ve Diğerleri, **Kentiçi Ulaşımında Toplu Taşımanın Önemi ve İstanbul Örneği**, http://ius.imoizmir.org.tr/ius_bildiriler/09_k08_ius_ilicali_camkes-en_dundar.pdf, İBB Stratejik Planlama Müdürlüğü, **İBB 2007–2011 Stratejik Planı**, 2006, <http://www.sp.gov.tr/documents/planlar/IstanbulBuyuksehirSP-20072011.pdf>,

3.2.4 Bilet Ücreti Karşılaştırması

DTŞ bilet ücretleri ile Ulaşım AŞ bilet ücretlerinin karşılaştırılabilmesi için ortak bir kıstas olarak o günkü bilet ücretinin ortalama memur maaşına olan kıyaslaması yapılmıştır. Bunun için elimizdeki 1880 ile 1935 yılları arasındaki devlet memuru maaşlarının ortalaması ile bilet ücretlerinin ortalaması orantılanmıştır. Aynı kıyaslama 2004 - 2008 yılları arasındaki ortalama memur maaşları için de yapılmıştır. İstanbul'daki Hariciye Nezareti (Dış İşleri Bakanlığı) memurlarının maaşları 1880 yılında 1174, 1890 yılında

1213, 1900 yılında 1230²⁶¹, 1908 yılında 1266, 1910 yılında 1169 kuruştu.²⁶² 1912 yıllarına kadar atlı olarak çalışan tramvayların bilet ücretlerinin kilometre başına ortalama 40 para yani 1 kuruş idi.²⁶³ 1930'ların başında birinci mevki tramvayın 5, ikinci mevki 3,5 kuruş²⁶⁴, 1935 yıllarında tramvay ücretlerine baktığımızda ise ortalama olarak sivil-ler için birinci mevkiinin 5,5 kuruş, ikinci mevkiinin 3 kuruş olduğunu görmekteyiz.²⁶⁵

DTŞ bilet ücretleri ile Devlet Memur maaşları orantılandığında memurların ortalama günlük ücretlerinin en yüksek ortalama bilet ücretinin yaklaşık 23,7 kat olduğu görülmektedir (Bkz Tablo 15). Başka bir deyişle bilet ücreti memur maaşının günlük ücretinin 23,7'de biri kadardır.

2004 - 2008 yılları arasındaki ortalama memur maaşları ile ortalama bilet ücretleri karşılaştırılmıştır. İstanbul'da raylı sistem en yüksek bilet ücreti 2004 yılında 1 TL, 2005 yılında 1,1 TL, 2006 ve 2007 yılında 1,3 TL, 2008 yılında 1,4 TL'dir.²⁶⁶ Devlet memuru ortalama maaşları ise 2004 yılında 740,7 TL, 2005 yılında 842,9 TL, 2006 yılında 862,5 TL, 2007 yılında 966 TL, 2008 yılında 981 TL'dir. Bu yıllar arasındaki ortalama en yüksek bilet ücreti, ortalama memur maaşının 24,1'i kadardır. Diğer bir deyişle bilet ücreti memur maaşının günlük ücretinin 24,1'de biri kadardır. DTŞ bilet ücreti ile Ulaşım AŞ bilet ücretleri karşılaştırıldığında bilet ücretlerinin kendi yıllarının şartlarına göre birbirine çok yakın olduğu söylenebilir (Bkz Tablo 16).

²⁶¹ Carter V Findley, **Kalemiyeden Mülkiyeye: Osmanlı Memurlarının Toplumsal Tarihi**, Çev. Gül Çağalı Güven, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1996, s. 340 - 341.

²⁶² Ahmet Makal, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Çalışma İlişkileri: 1850 - 1920**, Ankara: İmge Kitabevi, 1997, s. 189.

²⁶³ **Serveti Fünun Dergisi**, 3 Haziran 1913, Aktaran; Kayserilioğlu, s. 29.

²⁶⁴ R. Sertaç Kayserilioğlu, 'Tramvay Ücretleri', **İETT Bülteni**, 3. Bildiri, İstanbul, 1998.

²⁶⁵ Bulutay, 1995, s.293, Tablo 9.A ve s.305, Aktaran. Ahmet MAKAL, <http://www.politics.ankara.edu.tr/WP>, <http://www.politics.ankara.edu.tr/tartismametinleri.php>.

²⁶⁶ http://www.istanbululasim.com/default.asp?ml_pn=6&menu_id=7&makale_tip=duyuru&makale_id=00009.txt&modul_id=duyuru, <http://www.habername.com/haber/istanbulda-toplu-tasima-ucretlerine-zam-1505.htm>

Tablo 15**İstanbul'daki 1880 - 1935 Yılları Arasındaki Ortalama Memur Maaşları İle Ortalama Bilet Ücretlerinin Karşılaştırılması**

| Yıllar | Bilet Ücreti | Ortalama Memur Maaşı Günlük(kuruş) | Ortalama Memur Maaşı Aylık(kuruş) | Oran |
|-----------|--------------|--------------------------------------|-------------------------------------|-------------|
| 1880 | 1,0 | 39,1 | 1.174 | 39,1 |
| 1890 | 1,0 | 40,4 | 1.213 | 40,4 |
| 1900 | 4,8 | 41,0 | 1.230 | 8,6 |
| 1908 | 4,8 | 42,2 | 1.266 | 8,9 |
| 1910 | 4,8 | 39,0 | 1.169 | 8,2 |
| 1924 | 7,8 | 219,3 | 6.200 | 28,3 |
| 1926-1927 | 7,8 | 233,6 | 6.675 | 30,1 |
| 1927-1928 | 8,8 | 247,8 | 7.150 | 28,3 |
| 1928-1933 | 12,0 | 262,1 | 7.625 | 21,8 |
| 1933 | 10,5 | 276,3 | 8.100 | 26,3 |
| 1934 | 7,5 | 290,6 | 8.575 | 38,7 |
| 1935 | 12,5 | 304,8 | 9.050 | 24,4 |
| 1936 | 12,5 | 319,1 | 9.525 | 25,5 |
| 1937 | 12,5 | 333,3 | 10.000 | 26,7 |
| Ortalama | 7,2 | 179,2 | 5.263 | 23,7 |

Kaynak: Carter V Findley, **Kalemiyeden Mülkiyeye: Osmanlı Memurlarının Toplumsal Tarihi**, Çev. Gül Çağalı Güven, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1996, s. 340 - 341, Aktaran. Ahmet MAKAL, **Türkiye'de Kamu Kesimi Çalışanlarının Maaş ve Ücretlerine İlişkin Gelişmeler: 1923 - 1963**, No.32, Haziran 2001, <http://www.politics.ankara.edu.tr/WP>, http://www.politics.ankara.edu.tr/tartisma_metinleri.php; Bulutay, 1995, s.293, Tablo 9.A ve s.305, <http://www.google.com/books?id=DMtsf4TbzrIC&printsec=frontcover&hl=tr#v=onepage&q&f=false> (12.5.2010), Aktaran. Ahmet MAKAL, <http://www.politics.ankara.edu.tr/WP>, <http://www.politics.ankara.edu.tr/tartismametinleri.php>.

Tablo 16

**İstanbul'daki 2004 - 2008 Yılları Arasındaki Ortalama Memur Maaşları İle
Ortalama Bilet Ücretlerinin Karşılaştırılması**

| Yıllar | Bilet Ücreti | Ortalama Memur Maaşı Günlük (TL) | Ortalama Memur Maaşı Aylık (TL) | Oran |
|-----------------|--------------|----------------------------------|---------------------------------|-------------|
| 2004 | 1,0 | 24,7 | 740,7 | 24,7 |
| 2005 | 1,1 | 28,1 | 842,9 | 25,5 |
| 2006 | 1,3 | 28,8 | 862,5 | 22,1 |
| 2007 | 1,3 | 32,2 | 966,0 | 24,8 |
| 2008 | 1,4 | 32,7 | 981,0 | 23,4 |
| Ortalama | 1,2 | 29,3 | 878,6 | 24,1 |

Kaynak: http://www.istanbululasim.com/default.asp?ml_pn=6&menu_id=7&makale_tip=duyuru&makale_id=00009.txt&modul_id=duyuru, <http://www.habername.com/haber-istanbulda-toplu-tasima-ucetlerine-zam-1505.htm>, <http://www.memurlar.net>

SONUÇ

Osmanlı Devleti, Kırım savaşı sonrasında savaş tazminatlarını karşılamak için Galatalı bankerlerden zaman zaman borç almıştır. Sultan Abdülaziz İstanbul'un ulaşım sorunu çözecek tramvay sisteminin kurulması ve işletilmesi işini Galatalı bankerlerin kurduğu özel bir şirkete vererek aynı anda iki işi başarmıştır. Birincisi yatırım gerektiren tramvay işletmesi kurma işini zaten borç içinde olan devleti daha fazla borçlandırmayarak halletmiştir. İkincisi, işletmesi ve sürdürülmesi zor böyle bir işi özel sektöre yaptırarak sermaye yatırımı ve işletme verimliliğini temin etmiştir. Nitekim 70 sene ayakta kalan ve kar etmeyi başarabilen DTŞ, millileştirilmesinden sadece 22 yıl sonra kamu yönetimi anlayışıyla yönetildiğinde tarihe karıştırılması, Sultan Abdülaziz'in bu işi devlet eliyle yapmamasının ne kadar doğru ve yerinde bir karar olduğunu göstermektedir.

1869 - 1939 yılları arasında 70 yıl faaliyet gösteren DTŞ'nin 1934 - 1939 yılları arasında son 5 yılında İstanbul içindeki kullanım oranı % 18 - 22 iken bu günkü tüm raylı sistem hatlarının kullanım oranı son 5 yıl içinde % 3'den % 6'ya ancak gelebilmiştir. Dolayısıyla DTŞ'nin işletmekte olduğu tramvay işletmesi o günkü İstanbul halkı tarafından bu güne göre çok daha fazla tercih edilen bir ulaşım sistemi idi.

Şehrin plansız büyümesinin bir sonucu, şehrin büyümesi ile tramvay hatlarının genişletilmemesinden dolayı lastik tekerli araçların kullanımı zaruri olmuş ve dolaylı olarak da tramvay hatlarının verimli işletimi engellenmiştir. Ulaşım talebinin dağınıklığı sabit raylar üzerinde dolaşan tramvay işletmesinin sürdürülmesini ciddi olarak engellemiştir.

Anadolu'dan gelen göçlerle birlikte nüfusu artan İstanbul'da, hızlı bir şekilde oluşan yeni yerleşim alanlarına raylı erişim DTŞ için karlı olmadığından, şirket yeni hatlar açmaktansa eski hatları işletmeyi tercih etmiştir. Bu yüzden oluşan ulaşım ihtiyacını karşılamak amacıyla o günkü yönetim, elektrikli otobüs (trolleybüs) hatlarını devreye sokarak çözüm üretmek istemiştir. Tramvay hatlarının kaldırılması ile birlikte 20 yıllık bir denemeden sonra trolleybüsler de terk edilerek petrolle çalışan otobüsler kullanılmış ve ülkenin dışı ve petrole olan bağımlılığı artırılmıştır.

O günkü Şehir yönetimi eski tramvay hatlarını iyileŐtirerek sistemi ikame etme yerine, bu hatları kaldırmakla ciddi bir hata yapmıştır ve millileŐtirilen DTŞ hatları 22 sene sonrasında hurdaya çıkarılmıştır. Bu hareketin yanlıŐlıđı ancak 30 yıl sonra fark edilmiş ve kaldırılan hatların yerine yeniden yeni raylar döŐenmeye başlanmıştır.

DTŞ'nin işletmekte olduğu hatlarla birlikte diğer hatların toplam hat uzunluğu 65 km iken, bu günkü İstanbul'daki tüm raylı sistemlerin uzunluğu 2009 yılı itibariyle ancak 73 km.ye ulaŐabilmiŐtir. 1939'dan 2009'a kadar İstanbul'da raylı sistem uzunluğunun bir anlamda ancak 8 km artığı anlamına da gelmektedir.

Bu gün tüm raylı sistem yatırımları İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) tarafından yapılmaktadır. Oysa 1869 - 1939 yılları arasında İstanbul'da raylı toplu taşıma yatırımları özel müteŐebbisler tarafından yapılmakta, otobüsler özel sektör tarafından işletilmekte ve ayrıca da Belediye'ye kira vermekte idiler. Teknolojinin gelişmesiyle birlikte kullanılan araçların enerji verimliliği artmıŐtır. Ayrıca günümüzdeki araçların o günkü araçlara göre yolcu taşıma kapasiteleri çok fazladır. İstanbul Ulaşım AŞ raylı sistem yatırımı yapmamaktadır / yapamamaktadır. Çünkü bunu yapacak geliri ve sermaye birikimi yoktur. 2006 yılına kadar zarar eden bir Şirket olması bunun en açık göstergesidir. Tüm bunlar göz önüne alındığında sadece işletmecilik yapan İstanbul Ulaşım AŞ taşıdığı bunca yolcuya rağmen zarar eden bir işletme haline gelmiş olması oldukça düŐündürücüdür.

Tezimizde ortaya koymaya çalıŐtıđımız sonuç; günümüz İstanbul'unda DTŞ modeliyle raylı sistem yatırımlarının finanse edilmesi, yatırımcıya farklı bir ilave gelir getirici kaynak sağlanmadığı takdirde uygun bir çözüm olarak gözükmemektedir. 3. Bölümde de ele alındığı üzere, Ulaşım AŞ'nin hat kilometresi başına yolcu taşıma oranı DTŞ'ye göre 2 - 1,8 kat daha fazladır. Buna rağmen, bu gün İstanbul'un içinde bulunduğu siyasi, ekonomik ve yerleŐimsel Őartlar, Ulaşım AŞ'nin bırakın raylı sistem yatırımlarını yapmasını, Şirketin zarar etmeden işletmecilik yapmasını dahi ancak mümkün kılabilmektedir. Ulaşım AŞ Őimdiye kadar Taksim metrosunda çalıŐtırılan 32 adet Metro aracını ve Zeytinburnu - Kabataş hattında çalıŐtırılan 55 adet Tramvay aracını kendi gelirleri ile satın alarak işletmek dışında yeni hat yapabilecek bir gelire sahip değildir. Zaten Şu andaki İstanbul'un ulaşım sorununu, saatte 15.000 kişi taşıma kapasitesi olan Tramvay gibi sınırlı kapasiteli sistemlerden ziyade saatteki kapasitesi 70.000 kişi olan

Metro sistemleri ancak çözebilmektedir. Metro maliyetlerinin Tramvay maliyetlerine göre kat be kat fazla olduğunu göz önüne aldığımızda bu maliyetleri Ulaşım AŞ'nin karşılayamayacağından dolayı, DTŞ modeliyle raylı sistem yatırımlarının finanse edilmesi yatırımcıya farklı bir ilave gelir getirici kaynak sağlanmadığı sürece bu gün için mümkün gözükmemektedir. Ama Tramvay'ın kullanımının pratik olması ve yatırım maliyetlerinin düşük olması, bu sistemin de hemen gözden çıkarılmayacak kadar ciddi bir ulaşım çözümü olduğunu bize göstermektedir.

EK 1: 1881 Sözleşmesi

درسماتده بجداً انشا وتأسيس اولمليجى ترامواى خطلرینه دأر
فی ۲ رمضان سنه ۱۲۹۸ و ۱۱ محرم ۱۲۹۷ تاریختده تمامی اولقان مقالوله نامه در

CONVENTION
POUR
L'ÉTABLISSEMENT DE NOUVELLES LIGNES DE TRAMWAYS
à CONSTANTINOPEL
(Échappée le 2 Ramazan 1298 16/03 Juiliet 1297/1881).

Art. 1.

Le Gouvernement Impérial accordé à MM. G. Cassanova, Edwards Effendi, Fernandez Diaz, D. Pasquali, Seboulh Maksooul et A. S. Halli, membres du Conseil d'Administration de la Société des Tramways et agissant au nom de la dite Société, le privilège de construire et d'exploiter, dans les rues désignées au Cahier des Charges ci-joint, trois lignes de Tramways pour le transport des voyageurs.
La Société s'engage à construire et à exploiter ces voies à ses frais, risques et périls, en se conformant aux prescriptions du Cahier des Charges ci-joint.

La durée de la concession est de 30 ans et demi à partir de la date du Firman de concession.

Art. 2.

D'un commun accord, et par le fait même de la nouvelle Concession, toutes les contestations qui ont surgi

برنجی ماده

بوگن طیه درسمات ترامواى ترکیه علیه
لایزسی اعراضندن اولوب ذکرته نامه
حرکت ایفن سمدانو اولوزر اندی وسمدانو
سبحون مسعود اندی و مینولو پاسبلی اندی ایله
موسیو فرناوا موسیو فراندس موسیو واله به انیو
متاهله بیلیمه مربوط ترسنامه لرین اولقان جاهلرده
ایچ خط اولوق اولوزر یوللی تئش ایچون ترامواى
انللی و یوقلرک ایفندلی انتبارلی اصفا ایدر .
ترک دی ساتل ذکر ترسنامه اشکله یوقلر
مصرف و شمره وزلی کتسوت علق اولوق ملکز
ترامواى خطلری انشا ایتمک و تثبیتک تمهه ایله .

اینگلیسی ماده

امینارک مدق برمن نالی ترسنام انبارا اولوزر
الی بیج سمدون .

الفرنجی ماده

الزوم موجود اولان دوت ترامواى خطلک
انللمه و اثباتله داریق ۲۴ جانی اول سنه ۱۲۹۶

entre le Gouvernement Impérial et la Société, par suite de la non exécution de certaines clauses de la Convention et du Cahier des charges déjoints à la date du 22 Hjenaziel-exel 1286 et 8 Aout 1880 relativement à la construction et à l'exploitation des 3 lignes de Tramways actuellement existantes, sont et demeurent nulles et non avenues.

Art. 4.

La concession des 4 premières lignes des Tramways actuellement en exploitation est prolongée jusqu'au terme de la nouvelle concession de 30 ans et demi.

Art. 5.

La Société devra avoir déposé, au moment de la signature de la présente Convention, dans les caisses de la Banque Impériale Ottomane à titre de cautionnement, une somme de Livres Turques 4.000 en espèces ou en titres de la Dette Générale représentant cette valeur au cours du jour, ou en Sephils du Trésor.

Art. 6.

La Société aura le droit, sans approbation de l'Assemblée Générale des Actionnaires, d'émettre des obligations dont le débi de remboursement ne devra pas dépasser la durée de la concession telle qu'elle est spécifiée dans la présente Convention, pour constituer les fonds nécessaires à l'exécution des travaux qu'elle s'engage à entreprendre.

Il est bien entendu que le Gouvernement aura le droit, pour sauvegarder les intérêts des obligataires, de faire contrôler les opérations de la Société par le Procureur Impérial.

وقی بر تقصیر سنه ۱۲۸۸ ترسنامه تنظیم اولقان
حاصولکله و شرطله اشکله لرین حوصات عدم
امینارکین طوق اولوق حکومت سینه ایله شرکت بینه
محدت ایند اولوق منزلمات انیو اشکله جدید
اعطالی مقابلهه متفا کلر لکن نظریه باشلامون .

دردیگی ماده

موجود اولان دوت خطک فیه مدت انتبارسن
یکه اشکله ایله برابر اولوزر اگی بیج سنه نامی
اولمدر .

پنجینی ماده

ترک اشیو مقابلهه ایفن سمدان
باشیلان آیتسلی اولوق اولوزر بیامدرت بیامدرت
عقالی لوللی بیامدرت زاکمسی لوق نمدان . ممالوی
ایمام موسیو و سامور غریبه سر کیمس دیق سالیله
تسلیم انشیر اولمدر .

آنچهینی ماده

حصص اولان مجلس موسیو طرفندن اولوق
وزلک شرطله شرکت درسمه اولوب مملکت
اشکله لار اولان مالی نبارک ایلک ایچون مدت
توللی اشیو مقابلهه ایفن سمدان اولوق
تولور ایفندی اولوزر اشکله ایفندی اشکله اولوق
انتبارسن بیلیمه . ترامواى دیق ضرورتکله اشکله
سندک و فیه ممالی سینه حکومت سینه ممالی
موسیو و سمسوریه شرکتلری لوق انکسار مماللی
تئش و تثبیتک متی اولدر .

Art. 7.

Le cautionnement déposé en vertu de l'art. 5 sera restitué à la Société en deux fois : la première moitié à l'achèvement des travaux et à la mise en exploitation de la première ligne Galata-Péra-Chichli, et la seconde moitié lors de la mise en exploitation de la seconde ligne Emin-Kium-Eyoub.

Art. 8.

Si, dans le délai de 8 mois à partir de la date du Firman de concession, la Société n'a pas commencé les travaux de la première ligne, elle sera par ce seul fait et sans qu'il y ait besoin de mise en demeure, déchue de plein droit de la présente concession. Dans ce cas, le cautionnement déposé conformément à l'art. 5 sera acquis au Gouvernement Impérial.

Art. 9.

La Société ne pourra pas céder à des tiers les droits de Concession qui sont accordés par la présente Convention, sans l'autorisation préalable du Gouvernement Impérial qui est libre de donner ou de refuser son consentement à cette cession de droits.

Art. 10.

MM. G. Cassanova, Edwards Effendi, Fernandez Diaz, D. Pasquali, Seboulh Maksooul et A. S. Halli, au nom de la Société se désistent de toutes leurs réclamations contre le Gouvernement Impérial et acceptent les modifications introduites dans la Convention et le

برنجی ماده

یکه ایفندی شرکت و حقی سمدان سن غلته
وق اولوق و شریعت سمدان اتفاق اولان ایله
ایفندی بلایله ممالی نامده کومرین نامبارت
ایفندی ممالی و ایفندی سنه سن این اولمدر ایوه
ممالی اولوق اشکله ایفندی دا اولمدر نص
ویکی شرکت ایله اولمدر .

سکرتمی ماده

ترک اشکله فرم علق ترسنام انبارا
سکرتمه مملکه و حقی سمدان نبارت
ایفندی کومرین برکوم اشکله ممالی
حقوق انبارسن کمالا ضرور اولوق و سمدان
ممالی نامده ممالی و برین نامبارت آنچهینی ویکه
مال اولوق اولمدر .

فرانجی ماده

بوگن خطه ترسنام رضمت و برکله شرکت
اشیو مقابلهه ایله کتسوت علق اولوق اولان
حقوق اشکله ایفندی ترک انبارسن ممالی و ترک
حقوق رضمت و برکله و برکله بوگن ایله
اشکله .

الفرنجی ماده

موسیو فرناوا اولوزر اندی موسیو
فراندس و شریدی اندی موسیو زالی وسبون
حصوه اندی حکومت سینه ایله شرکت بینه جاری
اولان اشکله اشکله و ممالی شرکت نامده کتسوت
ایفن و ایفندی مقابلهه و شرکتلکمک بوگن

Cahier des Charges de l'ancienne Concession.
Article Additionnel

Modifications de certains articles de l'ancienne Concession acceptées et consenties d'un commun accord :

1. - L'Art. 1^{er} de l'Art. Additionnel est modifié ainsi qu'il suit :
« Le Gouvernement Impérial accordé à la Compagnie le privilège de construire et d'exploiter à Constantinople, dans les rues désignées au Cahier des Charges joint à la présente Convention, des Tramways dont la traction sera faite par des chevaux, ou par tout autre moyen agréé par le Gouvernement, pour le transport des voyageurs. Le transport des marchandises est réservé aux 4 lignes déjà existantes et sans pouvoir être étendu aux lignes à construire en vertu de la nouvelle Concession. »

2. - Modification de l'Art. 2.
« L'ancienne Concession prendra fin en même temps que celle des nouvelles lignes autorisées c'est-à-dire 36 ans et demi après l'obtention du nouveau Firman de Concession. »

3. - Modification de l'Art. 3.
« Il pourra être consenti les modifications ci-dessous :

4. - Modification de l'Art. 4.
« Après les dix ans qui suivront l'expiration de la mise en exploitation des lignes qui sont spécifiées dans l'Art. 1^{er} du Cahier des Charges, le concessionnaire de la Compagnie verra à déposer

مدرسه ممالی و ایفندی انبارا اشکله ممالی
قول ایفندی .

اشیو مقابلهه ممالی طرفینه کول اولمدر
بیلیمه ضرورتکله مقابلهه ماده سمدون

دیگی بینه اولوزر انبارا اشکله اشکله
اشیو مقابلهه ممالی ترسنامه کومرین
درسمات و کومرین و حقی سمدان انبارا
ترامواى حیوان و سمسوریه نامده بوگن قول
ممالی اولوق شرطله اولمدر و ایفندی
بیلیمه . لکلی کلر و لکر ممالی دوت خطه
قولوب ایفندی ایفندی اشکله ممالی
اولمدر مقدر .

ایفندی سینه حصد ایفر اولان اشکله
اشکله اشکله یکک اشکله انبارا برین سکر
اولوزر فرم انبارسن ترسنام اولوزر اگی بیج
اضامه علق اولمدر .

اولوق بینه ممالی ایفر اولان اشکله
لالو ممالی ایفندی کومرین لار اولوق
ممالی و ایفندی .

دیگی سمدان اشکله
شرطله ممالی و حقی سمدان برین اولوق
ایفندی ممالی ممالی کومرین سکر و لکر
سالمون برین اولوق ممالی ممالی لار
ممالی .

le 15 %, la Société sera tenue de modifier et de réduire ses tarifs. Ces modifications se feront d'un commun accord avec la Préfecture de la Ville. »

Nº. 5.—Modification à l'Art. 5.

« Le Gouvernement Impérial se réserve le droit d'accorder à des capitalistes ou à d'autres compagnies le prolongement des lignes existantes ou à créer en vertu de la nouvelle Convention, ainsi que des concessions nouvelles; mais les lignes à établir dans le cas de concession accordée devront être distantes d'au moins 500 mètres comptés de chaque côté de la ligne de la Société des Tramways. »

Art. 11

Sont maintenues toutes les autres clauses de l'ancienne Convention non modifiées par la présente. Les modifications actuelles ainsi que les clauses non modifiées sont applicables aux nouvelles lignes.

La présente convention après avoir été soumise à la Haute approbation de Sa Majesté Impériale a été revêtue de Sa Sanction Souveraine pour qu'il soit agi aux fins que de droit.

En conséquence de quoi, le présent acte a été scellé et remis aux ayant droit.

Date de la ratification:

2 Ramazan 1298.
(28 Juillet 1881).

Le Ministre des Travaux Publics
Signé: HASSAN FEHMI

تعدیل و آخرت نقلہ تک تزیینہ شرکت مجبور اولہ حق
واشبو تعدیلات شهر امانتیلہ شرکت بیندہ بالاتفاق
قرار شدیریلہ جقدر .

بشچی مادہ ۵ دائر تعدیلات :

کرتک موجود اولان و کرتک اشبو مقاولہ نامہ
احکامیجہ مجدداً تأسیس قرار شدیریلان خطارتک
تعدیدی و یا خود بشقہ خط انسانی ایچون دیگر
شرکتارہ و یا خود سرمایہ دارانہ امتیاز اعطاسی حتی
دولتک ید اقتدار ندهدر . فقط آخرہ اعطا اولان
امتیازات موجبجہ تأسیس اولہ حق خطار تراموایی
شرکتی خطارینک ایکی طرفدن لاقبل بشبور مترو
اوزاق اولہ حق و شرکتک موافقی اولدقہ اشبو
مسافہ تزییل ایدیلہ میه جقدر .

اونه برنجی ماده

عقیق مقاولہ نامہ جہ تعدیل اولنیمان موادک احکامی
کما کل جاری اولہ حق و ولادہ کوستریلان تعدیلات
و تعدیل اولنیمان مواد ایکی خطار جہ دخی مرعی الاجرا
طوئیلہ جقدر .

اشبو مقاولہ نامہ طرف اشرف حضرت پادشاهی به
عرض ایله لدی الاستیذان اجرای اقتضایی خصوصه
امر و اراده سنیه جناب تاجداری متعلق و شرفصدور
بیورئس اولغله اشبو نسخه تمهیر اولتغرق موی الهم
چالنه اعطا قلدی . تحریراً فی اليوم الحادی والعشرين
من شهر شعبان المعظم لسنه ثمان وتسعين ومائین و الف .

تاریخ تعاضی فی ۲ رمضان سنه ۱۲۹۸

و ۱۶ تموز سنه ۱۲۹۷

ناظر امور نافه

مسن فہمی



EK 2: 1881 Sözleşmesinin Şartnamesi

درسمانده انشا اولمجهن ترامواي خطلرينه دائر

في ٢٠ رمضان ١٢٩٨ و ١١ جوز ١٨٨١ تاريخه شمالي اولان شرطنامه در

CAHIER DES CHARGES

POUR L'ÉTABLISSEMENT DE TRAMWAYS A CONSTANTINOPLE

(Échangée le 3 Ramezan 1298 16.08 Juillet 1881)

Art. 1.

Les trois lignes que le Gouvernement Impérial concède conformément à la convention à MM. G. Casanova, Edwards Effendi, Fernandez Diaz, D. Prapelli, Selouch Maksood et A. S. Ralli, membres du Conseil d'Administration actuel de la Société des Tramways et agissant au nom de ladite Société, suivront les tracés suivants:

1^o La première ligne commencera à Galata (Rue Voivoda) et aboutira à Chichly, en passant par les rues: Cabristan, Tépi-Bachi, Grand Rue de Péra, Taksim et Defterdar.

2^o La deuxième ligne partira du nouveau pont du côté de Stamboul (Emin-Konu) et aboutira à Eyoub, en traversant Balouk-Bazar, Odoun Capoussou, Oun Çarfan, Djoubahli, Phanar, Balata et Defterdar.

برنجي ماده

درسمانده ترامواي شرکتي جي لاینون انحصارن لوون شرکتي ماکوره نامه حرکت لاین سادلو لوارو لندی ویدانوی سو، سیدو لندی ووزکو پایالی قدرت ایه موسو لوزو و موسو قرندلی و موسو زالیه طرف سادات سیدین بموجب مقاوله لیبیلاری اعطا اولان ترامواي لوج سخط اولورق آینه مرور جیدارون کیتیکدر،

برنجي خط

خطده کان ووده زفتدن یاد ایه جیرتل و تیه بانی زفتکره یکن اولمک بیوک جیبسن وتقسیم و یاقلاندن مرور ایه تیشله مکی اولمقدور.

ایکینجی خط

قره کوی کورسینک لستایول جیبسن یاد ایه زالی بازارو اولدون توپوسو وقتن دقیق ویدانوی و قار و بلاغ و دقدارون مرور ایه ایوه قدر تجید اولمقدور.

3^o La troisième ligne se détachera de la première en un point à déterminer ultérieurement et traversera le faubourg de Tatavla.

Art. 2.

La première section de la première ligne comprise entre Voivoda et la Mairie de St Pierre ainsi que la troisième ligne, circonvolutions de Tatavla, seront facultatives pour la Société et, en cas d'exécution, celle-ci devra se conformer aux conditions générales exigées pour les autres lignes.

Art. 3.

La première ligne devra être terminée dans un délai de dix-huit mois, et la deuxième dans un délai de trois ans à partir de la date du nouveau Placard de Concession. Au cas où la troisième ligne ne serait pas commencée dans un délai de trois ans à partir de la même date, la Société serait déchu de ses droits relativement à la construction de cette ligne.

Art. 4.

La Société dessinera à ses frais et présentera à la Préfecture les plans des rues que les Tramways devront suivre, ainsi que les indications précises de l'emplacement des voies, le tout à l'échelle de 5^m par mètre.

Art. 5.

La Société s'engage à faire les expropriations nécessaires dans les localités ci-dessus indiquées par lesquelles

اولنجی خط

برنجي خطده لاین اولمجهن لاین اولمجهن و خطدن اولورق خطلری ایکن مرور اولمقدور.

ایکینجی ماده

برنجي خطده و ووده زکلی ایه اکثری وازو برده سیده اولان برنجي خط ایه اولمجهن لاین اولورق خطلری ایکن مرور اولمقدور و ووده زکلی ایه اکثری وازو برده سیده اولان برنجي خط ایه اولمجهن لاین اولورق خطلری ایکن مرور اولمقدور.

اولنجی ماده

یک لینه زکلی ایکن لاین اولورق خطلری ایکن مرور اولمقدور و ووده زکلی ایه اکثری وازو برده سیده اولان برنجي خط ایه اولمجهن لاین اولورق خطلری ایکن مرور اولمقدور.

دوونجی ماده

شرکتي لوزو سیدولک وسیع اولمجهن خطلری ایکن مرور اولمقدور و ووده زکلی ایه اکثری وازو برده سیده اولان برنجي خط ایه اولمجهن لاین اولورق خطلری ایکن مرور اولمقدور.

شومنجی ماده

خطلری جیبسنک مرور اولمجهن لاین اولورق خطلری ایکن مرور اولمقدور.

doivent passer les nouvelles lignes. Toutefois il est bien entendu qu'elle est obligée d'obtenir le consentement des propriétaires des maisons ou terrains à exproprier: si cependant parmi ces propriétaires il s'en trouve qui, malgré l'offre par la Société d'un prix en rapport avec la valeur de la propriété, persisteraient à demander un prix exorbitant, il sera agi à l'égard de ces derniers en conformité de la Loi sur les expropriations et c'est au Ministère des Travaux Publics et à la Préfecture de la Ville qui reviendra le soin de veiller à leurs intérêts.

Première ligne.

1^o Rue Tépî-Bachi.— Les maisons portant les Nos 8, 10, 12 et 18 seront coupées et le côté gauche de la rue sera élargi jusqu'au mur supportant la grille de l'Ambassade Anglaise conformément au plan municipal.

2^o Grand Rue de Péra.— Les maisons portant les Nos 106, 108, 110, 114, 118, 182, 184, 192, 194, 196, 198, se trouvant du côté gauche, seront expropriées et portées à l'alignement du plan municipal.

3^o En cas d'exécution de la première section de la ligne, le côté droit de la rue Voivoda sera exproprié et porté à l'alignement du plan municipal.

Deuxième et troisième lignes

Tout le parcours devra être élargi au minimum de 7 mètres conformément au plan municipal des dites lignes qui sera approuvé par la Pré-

fecture de la ville. Il est bien entendu que les terrains ou propriétés appartenant soit à l'Etat soit à la Ville et se trouvant sur le parcours des lignes à construire seront abandonnés à la Société, en quantité également nécessaire pour porter la largeur des rues aux dimensions voulues. Toutefois, seront exceptés parmi ces constructions et terrains les édifices consacrés au culte, les cimetières, les turbes, ainsi que les murs de fortifications: ces propriétés ne pourront sous aucun prétexte être touchées. En cas qu'il y ait nécessité de démolir ou de couper des constructions appartenant à l'Etat ou à la ville, la Société sera obligée de les faire reconstruire à ses propres frais. Tous objets et fragments archéologiques découverts pendant les travaux d'alignement seront remis à l'Etat.

Sur tous les points où la Compagnie sera tenue d'élargir, elle ne pourra réclamer des propriétaires du côté opposé à celui de l'alignement aucune part de compensation (Cherché).

L'alignement municipal approuvera tout le concours possible pour l'exécution à bref délai des formalités débetées par la loi, pour les expropriations à faire par la Société dans le but d'alignement, aussitôt après la promulgation du Placard de concession.

La Société, le possesseur pour sa part, tout que les propriétés touchées pour les alignements et pour l'élargissement des dites lignes, sera tenue de payer les indemnités prévues par la loi.

Les indemnités prévues par la loi pour les propriétés touchées pour les alignements et pour l'élargissement des dites lignes, seront payées par la Société.

أیحین کرک دیوه و کرک شیر لایکه خلد اولورق خطده اولمجهن خطلری ایکن مرور اولمقدور و ووده زکلی ایه اکثری وازو برده سیده اولان برنجي خط ایه اولمجهن لاین اولورق خطلری ایکن مرور اولمقدور.

شرکتي لوزو سیدولک وسیع اولمجهن خطلری ایکن مرور اولمقدور و ووده زکلی ایه اکثری وازو برده سیده اولان برنجي خط ایه اولمجهن لاین اولورق خطلری ایکن مرور اولمقدور.

خطلری جیبسنک مرور اولمجهن لاین اولورق خطلری ایکن مرور اولمقدور.

خطلری جیبسنک مرور اولمجهن لاین اولورق خطلری ایکن مرور اولمقدور.

Les deux traités ci-dessus ont été ratifiés par le Sultan et le Grand Vizier le 10 Mars 1912. Le traité sera publié au Journal des Charges de l'ancien Cahier des Charges, le 10 Mars 1912.

Article Additionnel.

Modifications faites, d'un commun accord, à certains articles de l'ancien Cahier des Charges :

L'Article IV est ainsi modifié :

Dans le cas où les rues qui seraient pas été chargées lors de l'établissement de la ligne le seraient ultérieurement, la Société n'aura à payer que la construction et l'entretien de la quantité d'archanes constituant leur largeur promise. Quant au pavage des points élargis, il sera fait par la Préfecture de la Ville.

La construction et la réfection des trottoirs et des bordures des anciennes et des nouvelles lignes incombera à la Société, comme par le passé, et conformément aux conditions stipulées dans l'ancien Cahier des Charges.

Aussitôt après la délivrance de la nouvelle concession la Société devra, sans aucun retard, exécuter tous ses engagements tels qu'il résultent du dit article, relativement au pavage en pierres carrées des grandes rues de la Sublime Porte et de Galata.

L'Article VIII est ainsi modifié :

La Société s'engage :

1° A faire, tout sur les lignes ouvertes, préalablement conformément à l'ancien Cahier des Charges que sur les lignes à construire, l'établissement et la réfection du pavage, dans les formes et d'après le système déterminés et spécifiés dans le dit Cahier des Charges.

المركز الثوب من حذق عربي وفي طينك بالعقود من المهندسين.
في كل من المهندسين
في كل من المهندسين
في كل من المهندسين

تحتي شرط انك تبيع مادودريك باوقاف تعديل اوتان شرط انك تبيع مادودريك باوقاف

اولا ترد على بقية بوجه زر تعديل اوتان :
حاجك من اوتان فوسج اوتان
زقفل بوجه فوسج اوتان فوسج اوتان
فوسج اوتان فوسج اوتان فوسج اوتان
حاجك فوسج اوتان فوسج اوتان
الحاجك فوسج اوتان فوسج اوتان
انك فوسج اوتان فوسج اوتان

انك فوسج اوتان فوسج اوتان
طشان فوسج اوتان فوسج اوتان
انك فوسج اوتان فوسج اوتان
طشان فوسج اوتان فوسج اوتان
انك فوسج اوتان فوسج اوتان
طشان فوسج اوتان فوسج اوتان

سركي من حذقك تعديلات :

سركي من حذقك تعديلات :
انك فوسج اوتان فوسج اوتان
طشان فوسج اوتان فوسج اوتان
انك فوسج اوتان فوسج اوتان
طشان فوسج اوتان فوسج اوتان

2° A améliorer et à réparer, dans les conditions voulues, tous les pavages actuellement existants et construits contrairement au Cahier des Charges.

3° A se conformer à cette règle pour tous les pavages à faire pour les nouvelles lignes.

Toutefois, comme toutes les constructions et réparations des pavages à faire sur les points qui pouvaient être élargis ultérieurement sur les anciens des anciennes lignes devaient être faites conformément à l'article additionnel de ce Cahier des Charges par la Préfecture de la Ville, il est bien entendu que les engagements de la Société ne concernent pas les dits travaux.

Si la Société n'exécute pas en temps voulu les constructions et réparations qu'elle s'est engagée à faire conformément aux bases plus haut spécifiées, ou si elle ne fait pas les bordures et les trottoirs à faire sur les pavages réservés aux voitures publiques, ou si elle ne maintient pas les travaux qu'elle a déjà commencés sur les lignes neuves, ou si elle exécute les travaux de construction et de réfection que seulement sur une section de ces lignes, ou abandonne ou en suspendant les travaux des autres sections, la Préfecture de la Ville pourra exécuter les stipulations du Cahier des Charges en lui accordant un délai d'une semaine. Si, après l'expiration de dit délai, la Société n'a pas rempli ses engagements restés inexécutés par elle, les dits travaux de construction et de réfection seront exécutés d'office par la Préfecture de la Ville aux frais et dépenses de la Société. Si cette dernière n'a pas acquitté les dits frais dans un délai de quinze jours maximum, la Préfecture de la Ville aura le droit d'empêcher

الوقت فوسج اوتان فوسج اوتان
الوقت فوسج اوتان فوسج اوتان
الوقت فوسج اوتان فوسج اوتان
الوقت فوسج اوتان فوسج اوتان

الوقت فوسج اوتان فوسج اوتان
الوقت فوسج اوتان فوسج اوتان
الوقت فوسج اوتان فوسج اوتان
الوقت فوسج اوتان فوسج اوتان
الوقت فوسج اوتان فوسج اوتان
الوقت فوسج اوتان فوسج اوتان
الوقت فوسج اوتان فوسج اوتان
الوقت فوسج اوتان فوسج اوتان
الوقت فوسج اوتان فوسج اوتان
الوقت فوسج اوتان فوسج اوتان
الوقت فوسج اوتان فوسج اوتان
الوقت فوسج اوتان فوسج اوتان

la circulation des voitures de la Compagnie sur les sections nouvelles où elles n'aurait pas été préalablement engagée, et la Société ne pourra, pour cette suspension de service, élever aucune réclamation ou dommages-intérêts contre la Préfecture.

L'Article X est ainsi modifié :

Ces deux lignes se subdivisent en sections se terminant aux carrefours importants. C'est par section que sera perçu le tarif des voyageurs. Le parcours d'une simple fraction de section ne vaut pas le paiement du tarif de la section entière. Ce tarif ne devra pas dépasser trente piastres, la moitié d'argent à 20 piastres, par personne et par chaque kilomètre de longueur, et la Société sera obligée de recevoir les autres monnaies au même taux que le Gouvernement. En ne dépassant pas le maximum de trente piastres par kilomètre, la Société sera toujours libre de modifier son tarif après avoir prévenu la Préfecture à l'avance. Si, dans les huit jours qui suivent la demande de modification du tarif, la Préfecture n'y a pas répondu, la Société aura le droit de publier son nouveau tarif et de le mettre immédiatement à exécution.

Les préposés des Princes et de la Préfecture, ainsi que les Militaires, Muns, Zaptiés jusqu'au grade de Sergeant, voyent de leur paiement, au moins que 20 piastres.

L'Article XI est ainsi modifié :

La Société devra, aussitôt à la délivrance de la nouvelle concession, exécuter sans retard tous les engagements qui lui incombent relativement à la construction, sur les points indiqués, des stations pour les voyageurs. Dans chaque station, en dehors des officiers de réquisition de police, il devra s'y

الوقت فوسج اوتان فوسج اوتان
الوقت فوسج اوتان فوسج اوتان
الوقت فوسج اوتان فوسج اوتان
الوقت فوسج اوتان فوسج اوتان
الوقت فوسج اوتان فوسج اوتان
الوقت فوسج اوتان فوسج اوتان
الوقت فوسج اوتان فوسج اوتان
الوقت فوسج اوتان فوسج اوتان
الوقت فوسج اوتان فوسج اوتان
الوقت فوسج اوتان فوسج اوتان
الوقت فوسج اوتان فوسج اوتان
الوقت فوسج اوتان فوسج اوتان

الوقت فوسج اوتان فوسج اوتان
الوقت فوسج اوتان فوسج اوتان
الوقت فوسج اوتان فوسج اوتان
الوقت فوسج اوتان فوسج اوتان
الوقت فوسج اوتان فوسج اوتان
الوقت فوسج اوتان فوسج اوتان
الوقت فوسج اوتان فوسج اوتان
الوقت فوسج اوتان فوسج اوتان
الوقت فوسج اوتان فوسج اوتان
الوقت فوسج اوتان فوسج اوتان
الوقت فوسج اوتان فوسج اوتان
الوقت فوسج اوتان فوسج اوتان

في كل من المهندسين :

في كل من المهندسين :
انك فوسج اوتان فوسج اوتان
طشان فوسج اوتان فوسج اوتان
انك فوسج اوتان فوسج اوتان
طشان فوسج اوتان فوسج اوتان

trouver un registre de réclamations pour le public.

L'Article XII est ainsi modifié :

Le paragraphe concernant les omnibus est supprimé.

L'Article XIII est ainsi modifié :

Dans la question du rachat de la Concession par l'Etat, la condition suivante est supprimée : « Dans aucun cas le montant de l'amortissement ne pourra être inférieur au produit net de la dernière des 7 années prise pour terme de comparaison. »

L'Article XXII est ainsi modifié :

Les paragraphes concernant les omnibus a été supprimé.

L'Article XXVI est ainsi modifié :

Toute contestation entre la Compagnie et la Préfecture au sujet de l'interprétation de la Convention ou du Cahier des Charges sera jugée par le Conseil d'Etat; tous autres différends qui surgiront entre la Société et la Préfecture ou les particuliers seront jugés par les Tribunaux compétents.

Le présent Cahier des Charges, après avoir été soumis à la haute approbation de Sa Majesté Impériale a été revêtu de Sa Sanction Souveraine pour qu'il soit fait exécuter sans délai.

En conséquence de quoi, le présent acte a été scellé et remis aux grands d'Etat.

Date de la ratification,

2 Dumazan 1298.

(16 Juillet 1912)

(28 Juillet 1912)

Le Secrétaire de l'Etat, HASSAN FERID.

انك فوسج اوتان فوسج اوتان
انك فوسج اوتان فوسج اوتان
انك فوسج اوتان فوسج اوتان
انك فوسج اوتان فوسج اوتان
انك فوسج اوتان فوسج اوتان
انك فوسج اوتان فوسج اوتان
انك فوسج اوتان فوسج اوتان
انك فوسج اوتان فوسج اوتان
انك فوسج اوتان فوسج اوتان
انك فوسج اوتان فوسج اوتان
انك فوسج اوتان فوسج اوتان
انك فوسج اوتان فوسج اوتان

انك فوسج اوتان فوسج اوتان
انك فوسج اوتان فوسج اوتان
انك فوسج اوتان فوسج اوتان
انك فوسج اوتان فوسج اوتان
انك فوسج اوتان فوسج اوتان
انك فوسج اوتان فوسج اوتان
انك فوسج اوتان فوسج اوتان
انك فوسج اوتان فوسج اوتان
انك فوسج اوتان فوسج اوتان
انك فوسج اوتان فوسج اوتان
انك فوسج اوتان فوسج اوتان
انك فوسج اوتان فوسج اوتان

في كل من المهندسين :

في كل من المهندسين :
انك فوسج اوتان فوسج اوتان
طشان فوسج اوتان فوسج اوتان
انك فوسج اوتان فوسج اوتان
طشان فوسج اوتان فوسج اوتان

في كل من المهندسين :

في كل من المهندسين :
انك فوسج اوتان فوسج اوتان
طشان فوسج اوتان فوسج اوتان
انك فوسج اوتان فوسج اوتان
طشان فوسج اوتان فوسج اوتان

في كل من المهندسين :

في كل من المهندسين :
انك فوسج اوتان فوسج اوتان
طشان فوسج اوتان فوسج اوتان
انك فوسج اوتان فوسج اوتان
طشان فوسج اوتان فوسج اوتان

EK 4: 1911 Sözleşmesi

دوسمادت تراموای شرکتی خطوطند قدرت اکثریته استعماله دار
فی ۱۱ کانون تاریخ ۱۹۱۱ کارشده تقاضی اولان مقاله امدهور

CONVENTION RELATIVE A L'UTILISATION DE L'ENERGIE ELECTRIQUE SUR LES LIGNES DE LA SOCIETE DES TRAMWAYS DE CONSTANTINOPLE

Echiquée le 8/21 Janvier 1911

Monsieur S. Exc. Hahadjian etendu, Ministre des Travaux Publics, nousont au nom du Gouvernement Impérial Ottoman,

à Monsieur Kasim, Administrateur de la Société des Tramways de Constantinople, agissant au nom de cette Société et muni à cet effet des pouvoirs du Conseil d'Administration de la dite Société,

D'autre part, Il a été convenu ce qui suit:

Art. 1.

Le Gouvernement Ottoman accorde aux concessions ci-après à la Société des Tramways l'autorisation de l'usage de l'énergie électrique pendant la durée de la Concession:

1. Pour la traction et l'éclairage de ses voitures de tramway sur toute l'étendue du réseau qui lui est concédé.

2. Pour ses locaux et installations, tant pour force motrice que pour lumière, et ceci dans les termes du N° 3 des restrictions mentionnées à l'Art. 2 du projet de Cahier des Charges de Concession de la distribution publique de l'énergie électrique dans

مرفهین حکومت شرابه لینه حرکت لین
کله خطری حاشیه این خطیوه سکرطه حلق
درصحت لیه لاری شرکتی لاریس استعمالین
اولوب تیس ماکون اولوبه مار بوشی وینه
بنا شرکت ماکون مده سکرطه لاین سو بو لاریس
بینه موه آب و تر ایلون

تاریخی ماده

حکومت ترکیه لایحه اولوبه تراموای
شرکتی:
اولاً: شرکت ماکون مده سکرطه لاین بولن
شیکار اولوبه سکرطه سکرطه لاریس
مرفهین سو بوشی
ثانیاً: درصحت لینه لاریس اولوبه لاریس
بنا شرکت ماکون مده سکرطه لاین سو بو
لاریس اولوبه لاریس استعمالین اولوبه
شیکار اولوبه لاریس استعمالین اولوبه
شیکار اولوبه لاریس استعمالین اولوبه

Stamboul et la partie européenne de Constantinople et de ses lignes, qui a été:

cette le droit exclusif de Concessionnaire de la distribution publique de l'énergie électrique d'utiliser les voies publiques ne supplied pas aux installations nécessaires pour la production de l'énergie électrique « de force motrice aux Entreprises de transport en commun, et pour l'éclairage des locaux et installations des dites Entreprises ».

Art. 2.

La Société des Tramways devra:

1. Soit construire pour la production de l'énergie électrique une ou plusieurs usines dans les emplacements seront arrêtés d'un commun accord entre la Préfecture -- la Ville et la Société;

soit, -- si elle juge plus conforme à ses intérêts de ne pas construire d'usines, acheter à telle usine existante ou à construire ultérieurement qui lui conviendrait, l'énergie électrique nécessaire à ses besoins, mais se, sous réserve de l'approbation par le Ministère des Travaux Publics des conditions du prix d'achat.

La Société devra en outre dans ce dernier cas:

a) justifier que les usines en question possèdent une puissance suffisante;

b) assurer toute responsabilité quant à la production de l'énergie électrique, -- les cas de force majeure exceptés.

2. Etablir, comprenant les voies publiques et dans les conditions et délais indiqués à la présente Convention, et au Cahier des Charges étran-

تجه لایحه ماکون لاریس اولوبه لاریس
بنا شرکت ماکون مده سکرطه لاین سو بو
لاریس اولوبه لاریس استعمالین اولوبه
شیکار اولوبه لاریس استعمالین اولوبه
شیکار اولوبه لاریس استعمالین اولوبه

تاریخی ماده

اولاً: شرکت ماکون مده سکرطه لاین بولن
شیکار اولوبه سکرطه سکرطه لاریس
مرفهین سو بوشی
ثانیاً: درصحت لینه لاریس اولوبه لاریس
بنا شرکت ماکون مده سکرطه لاین سو بو
لاریس اولوبه لاریس استعمالین اولوبه
شیکار اولوبه لاریس استعمالین اولوبه
شیکار اولوبه لاریس استعمالین اولوبه

moiré, toutes les installations nécessaires pour l'utilisation de l'énergie électrique.

3. Faire circuler ses voitures sur le Pont de Kasrikent, au moyen d'une double voie ferrée électrique posée sur ce Pont, et raccorder, d'une part avec les lignes de Chéklé -- Akap-Capou -- Ghalazy, et d'autre part, avec les lignes d'Emak -- Emsa -- Ak-Sera, étant entendu que toutes les facilités seront données au public pour pouvoir, dans la mesure du possible, traverser le Pont sans transbordement.

Art. 3.

Tous usines générales et toutes les installations fixes (ou la Société des Tramways construits) sont considérés comme bâtiments d'exploitation et reviennent pratiquement à l'Etat en fin de concession.

Art. 4.

Les travaux de toute nature seront exécutés conformément aux règles de l'art et aux prescriptions du Cahier des Charges annexé, et devront satisfaire aux derniers perfectionnements techniques.

Ils seront exécutés par des machines répétées et de premier ordre et auant une grande expérience en matière de construction de Tramways électriques.

Art. 5.

Dans le cas où une entente ne pourrait pas s'établir entre la Société et les propriétaires pour l'achat des emplacements dans le Ministère des Travaux Publics aurait reconnu la nécessité pour la construction des

مرفهین و لاریس ماکون لاریس اولوبه
لاریس اولوبه لاریس استعمالین اولوبه
شیکار اولوبه لاریس استعمالین اولوبه
شیکار اولوبه لاریس استعمالین اولوبه

تاریخی ماده

اولاً: شرکت ماکون مده سکرطه لاین بولن
شیکار اولوبه سکرطه سکرطه لاریس
مرفهین سو بوشی
ثانیاً: درصحت لینه لاریس اولوبه لاریس
بنا شرکت ماکون مده سکرطه لاین سو بو
لاریس اولوبه لاریس استعمالین اولوبه
شیکار اولوبه لاریس استعمالین اولوبه

تاریخی ماده

اولاً: شرکت ماکون مده سکرطه لاین بولن
شیکار اولوبه سکرطه سکرطه لاریس
مرفهین سو بوشی
ثانیاً: درصحت لینه لاریس اولوبه لاریس
بنا شرکت ماکون مده سکرطه لاین سو بو
لاریس اولوبه لاریس استعمالین اولوبه
شیکار اولوبه لاریس استعمالین اولوبه

تاریخی ماده

اولاً: شرکت ماکون مده سکرطه لاین بولن
شیکار اولوبه سکرطه سکرطه لاریس
مرفهین سو بوشی
ثانیاً: درصحت لینه لاریس اولوبه لاریس
بنا شرکت ماکون مده سکرطه لاین سو بو
لاریس اولوبه لاریس استعمالین اولوبه
شیکار اولوبه لاریس استعمالین اولوبه

fabrices (usines) nécessaires à la production de l'énergie électrique, pour les dépôts, ainsi que pour leur abaissement, pour les lignes de tracé ordinaire qui devront relier aux dépôts les lignes existantes ou à établir ultérieurement, ainsi que pour les postes de transformateurs, et pour les salles d'attente, on procèdera en conformité de la Loi sur les Expropriations.

Les frais d'acquisition des dits emplacements sont à la charge exclusive de la Société et ne rentrent pas dans les sommes prévues à l'Art. 7.

Art. 6.

Ra ce qui concerné les expropriations à faire pour l'élargissement des rues, il est convenu, en modification des Articles V et XI de la Convention du 17 Zulhidge 1321 (18/21 Janvier 1912-1913), qu'elles seront exécutées par la Préfecture de la Ville conformément aux plans annexés à la présente Convention qui sont et demeureront annexés. Les dépenses y allouées devront être réglées conformément à l'Art. 7 ci-après.

Les lois d'annexée indiquer, sous réserve des modifications qui pourraient être apportées d'un commun accord, toutes les expropriations qui sont ou seront faites. Elles devront être exécutées dans les délais qui est indiqués.

Il est bien entendu que les expropriations résultant des art précités et des articles de la présente Convention, leur sont toutes exécutées, indépendamment de toutes les expropriations faites par la Préfecture de la Ville conformément aux plans annexés à la présente Convention qui sont et demeureront annexés. Les dépenses y allouées devront être réglées conformément à l'Art. 7 ci-après.

مرفهین و لاریس ماکون لاریس اولوبه
لاریس اولوبه لاریس استعمالین اولوبه
شیکار اولوبه لاریس استعمالین اولوبه
شیکار اولوبه لاریس استعمالین اولوبه

تاریخی ماده

اولاً: شرکت ماکون مده سکرطه لاین بولن
شیکار اولوبه سکرطه سکرطه لاریس
مرفهین سو بوشی
ثانیاً: درصحت لینه لاریس اولوبه لاریس
بنا شرکت ماکون مده سکرطه لاین سو بو
لاریس اولوبه لاریس استعمالین اولوبه
شیکار اولوبه لاریس استعمالین اولوبه
شیکار اولوبه لاریس استعمالین اولوبه

supérieures à 15 archères et dans la Grande-Basse de Galata, bien qu'en certains points la largeur de cette rue soit accidentellement diminuée entre 14 1/2 et 15 archères (11 m. et 11 m. 37).

Une tolérance de ce genre pourra être octroyée dans des cas analogues à ceux de la Grande-Basse de Galata.

La Société des Tramways ne contribuera à aucune autre expropriation faite dans les rues déjà effectivement servies par ses lignes, ou elle est autorisée à maintenir ses voies doubles ou simples existantes en les amovant pour la traction électrique.

Art. 7.

Les expropriations à effectuer en exécution de l'Art. 6 seront faites par la Préfecture de la Ville, mais la Société des Tramways contribuera aux dépenses dans les conditions suivantes.

Les sommes à dépenser jusqu'à concurrence de 30.000 Liras au total seront supportées entièrement par la Société.

Il est bien entendu que les sommes dépensées par la Société des Tramways pour l'élargissement de la rue longeant le mur de la Sublime Porte et les dépenses à faire par la Société selon l'article précédent pour l'élargissement de la rue de Chichane Karakol de l'ancien Hôtel du V.P. Caricé Municipal, entrent dans la somme de Liras 30.000.

Sur les sommes nécessaires en plus de Liras 30.000 la Société s'engage à contribuer pour la moitié de ces sommes jusqu'à concurrence de Liras 50.000, étant entendu que ces sommes représentent le maximum des charges assumées par la Société.

اذا كان من الضروري ان يكون لحدود الطرق التي تقع في نطاق هذه الخطة المتكاملة خصوصاً ما يتعلق منها بما هو موجود تحت الخطوط التي تم ذكرها.

تلك المبالغ التي يمكن ان ينفقها على هذا المشروع في حدود ما هو مسموح به في قانون المرافق العامة، كما ان الشركة التي تقوم بتنفيذ هذا المشروع تكون مسؤولة عن اعادة اعمار ما قد يتضرر من المرافق الموجودة في طول الطريق الذي يمر من تحت خطوطها.

مركبي ماده

الاجراءات التي يجب ان يتخذها المالكين الذين هم ملكو الارض التي تقع تحت خطوطها، كما ان الشركة التي تقوم بتنفيذ هذا المشروع تكون مسؤولة عن اعادة اعمار ما قد يتضرر من المرافق الموجودة في طول الطريق الذي يمر من تحت خطوطها.

لقد تم الاتفاق على ان تكون الشركة مسؤولة عن اعادة اعمار ما قد يتضرر من المرافق الموجودة في طول الطريق الذي يمر من تحت خطوطها.

كما ان الشركة التي تقوم بتنفيذ هذا المشروع تكون مسؤولة عن اعادة اعمار ما قد يتضرر من المرافق الموجودة في طول الطريق الذي يمر من تحت خطوطها.

لقد تم الاتفاق على ان تكون الشركة مسؤولة عن اعادة اعمار ما قد يتضرر من المرافق الموجودة في طول الطريق الذي يمر من تحت خطوطها.

La Société s'engage en outre à avancer à la Préfecture jusqu'à concurrence de 50.000 Liras, les sommes qui lui seront nécessaires pour sa part dans les expropriations, ce qui représente un total de 130.000 Liras, pour les dépenses d'expropriation prévues. Cette avance de 50.000 Liras, sera faite sans intérêt au fur et à mesure des expropriations.

La Société se remboursera de la dite avance en retournant les sommes qu'elle devrait payer à la Préfecture à titre de redevance (Art. 12) ou de partage de loyer (Art. 13) jusqu'à concurrence de ses décaissements.

Si les dépenses nécessaires aux expropriations dépassent la somme de Liras 130.000 susmentionnées, l'excédent de dépenses au-delà des Liras 130.000 sera à la charge exclusive de la Préfecture de la Ville qui est tenue de se procurer, en temps voulu, les fonds nécessaires. Pour cette éventualité, la Société s'engage à rétroceder provisoirement, — sur les sommes revenant à la Préfecture de la Ville (après les Art. 12 et 13 de la présente Convention, lesquelles conformément à l'Article précédent, sont à retoucher par la Société en annuités) de son avance de 50.000 Liras, plus haut mentionnée, — une somme de 30.000 Francs par an, afin que la Préfecture, à l'aide de cette annuité, se procure des fonds supplémentaires pour les expropriations à faire conformément à la Loi sur les Expropriations qui sont entrées en ligne de compte dans l'évaluation faite de 130.000 Liras. Il est

الموافق بذلك ان المبالغ التي تم ذكرها سوف تكون مسؤولة عليها الشركة التي تقوم بتنفيذ هذا المشروع.

كما ان الشركة التي تقوم بتنفيذ هذا المشروع تكون مسؤولة عن اعادة اعمار ما قد يتضرر من المرافق الموجودة في طول الطريق الذي يمر من تحت خطوطها.

كما ان الشركة التي تقوم بتنفيذ هذا المشروع تكون مسؤولة عن اعادة اعمار ما قد يتضرر من المرافق الموجودة في طول الطريق الذي يمر من تحت خطوطها.

كما ان الشركة التي تقوم بتنفيذ هذا المشروع تكون مسؤولة عن اعادة اعمار ما قد يتضرر من المرافق الموجودة في طول الطريق الذي يمر من تحت خطوطها.

étant bien entendu, que dès que cette annuité de 30.000 Francs aura été plus à portée de l'amortissement des sommes empruntées dans le but précité, elle sera retournée à sa destination première, c'est-à-dire, qu'elle contribuera à l'amortissement de l'avance de Liras 50.000 plus haut mentionnée. Si, au contraire, les dépenses sont inférieures à Liras 130.000 le solde disponible pourra être affecté par la Préfecture de la Ville à d'autres élargissements éventuels le long du parcours du tramway, d'accord avec la Société.

En cas de désaccord le Conseil d'Etat tranchera le différend.

L'Art. 3 de la Convention du 18 Janvier 1922 relatif aux lignes facultatives, reste en vigueur en ce qui concerne les dépenses nécessaires aux expropriations pour l'élargissement des rues, par où passeront les nouvelles lignes facultatives, soit à la charge de la Société.

Art. 8.

Les terrains dont l'occupation temporaire sera reconnue nécessaire par la Société des Tramways, d'accord avec le Ministre des Travaux Publics, pendant la construction, lui seront livrés, sur sa demande, par les Autorités locales, à charge par elle d'indemniser les propriétaires des dommages matériels et des pertes de jouissance qui en auront été causés.

La Préfecture devra d'ailleurs examiner toutes les expropriations en temps nécessaires et conformément à la Loi sur les Expropriations, pour que la Société des Tramways puisse remplir les obligations qui lui sont

مطلوبه لتتم اعادة اعمار ما قد يتضرر من المرافق الموجودة في طول الطريق الذي يمر من تحت خطوطها.

كما ان الشركة التي تقوم بتنفيذ هذا المشروع تكون مسؤولة عن اعادة اعمار ما قد يتضرر من المرافق الموجودة في طول الطريق الذي يمر من تحت خطوطها.

كما ان الشركة التي تقوم بتنفيذ هذا المشروع تكون مسؤولة عن اعادة اعمار ما قد يتضرر من المرافق الموجودة في طول الطريق الذي يمر من تحت خطوطها.

مركبي ماده

كما ان الشركة التي تقوم بتنفيذ هذا المشروع تكون مسؤولة عن اعادة اعمار ما قد يتضرر من المرافق الموجودة في طول الطريق الذي يمر من تحت خطوطها.

كما ان الشركة التي تقوم بتنفيذ هذا المشروع تكون مسؤولة عن اعادة اعمار ما قد يتضرر من المرافق الموجودة في طول الطريق الذي يمر من تحت خطوطها.

Il est bien entendu que la Société ne pourra attacher des file, passives et courantes, etc., sur les bâtiments ayant une valeur historique ou étant une œuvre d'art.

Les voies publiques seront mises à la disposition de la Société des Tramways sans qu'elle ait à payer aucune indemnité au chef de l'occupation temporaire, ou du chef de l'occupation permanente du sol par les poteaux électriques, câbles ou autres installations.

Art. 9.

Tous les plans et dossiers nécessaires aux formalités des propriétés seront dressés d'un commun accord par la Société des Tramways et la Préfecture, mais la Société aura l'obligation de la préparation matérielle complète de ses dossiers et plans, quelle qu'elle soit.

Art. 10.

Par dérogation au dernier alinéa de l'Art. V du Cahier des Charges du 2 Janvier 1928, il est entendu que les travaux d'établissement ou d'aménagement des voies pourront être commencés en même temps que les expropriations et poursuivis simultanément avec celles-ci, à la condition que le programme des travaux ait été approuvé par la Préfecture; la Société restera d'ailleurs, malgré cette approbation, responsable des dommages qui pourront être causés par ces travaux.

La Préfecture devra d'ailleurs examiner toutes les expropriations en temps nécessaires et conformément à la Loi sur les Expropriations, pour que la Société des Tramways puisse remplir les obligations qui lui sont

مطلوبه لتتم اعادة اعمار ما قد يتضرر من المرافق الموجودة في طول الطريق الذي يمر من تحت خطوطها.

كما ان الشركة التي تقوم بتنفيذ هذا المشروع تكون مسؤولة عن اعادة اعمار ما قد يتضرر من المرافق الموجودة في طول الطريق الذي يمر من تحت خطوطها.

مركبي ماده

كما ان الشركة التي تقوم بتنفيذ هذا المشروع تكون مسؤولة عن اعادة اعمار ما قد يتضرر من المرافق الموجودة في طول الطريق الذي يمر من تحت خطوطها.

لوحي ماده

كما ان الشركة التي تقوم بتنفيذ هذا المشروع تكون مسؤولة عن اعادة اعمار ما قد يتضرر من المرافق الموجودة في طول الطريق الذي يمر من تحت خطوطها.

كما ان الشركة التي تقوم بتنفيذ هذا المشروع تكون مسؤولة عن اعادة اعمار ما قد يتضرر من المرافق الموجودة في طول الطريق الذي يمر من تحت خطوطها.

كما ان الشركة التي تقوم بتنفيذ هذا المشروع تكون مسؤولة عن اعادة اعمار ما قد يتضرر من المرافق الموجودة في طول الطريق الذي يمر من تحت خطوطها.

imposées par l'Art. 3 de la Convention du 18 Janvier 1922-1927, 17 Zillidje 1324 et du Cahier des Charges annexé à la présente Convention relative à l'utilisation de l'énergie électrique. Dans le cas contraire les retards occasionnés seront ajoutés aux décaissements conventionnels, sans que les Autorités puissent poursuivre la Société pour paiement des amendes pour retards stipulés dans le Cahier des Charges, et sans pouvoir prononcer la déchéance éventuelle.

La Société pourra toutefois mettre en exploitation les tractions de lignes qui seraient achevées et reconnues susceptibles d'être exploitées.

Art. 13

Conformément aux dispositions de la loi sur les Concessions, le matériel et les matériaux de construction nécessaires aux travaux de premier établissement et aux aménagements que la Société fera venir de l'étranger, seront affranchis de droits de douane.

Sont considérés comme matériels matériels relevant d'importation en chapitre les machines, voitures, wagons, câbles, rails et autres objets nécessaires à l'électrification du réseau des tramways et à la construction des nouvelles lignes mentionnées dans la Convention du 17 Zillidje 1324 (18/31 Janvier 1922-1927).

Les revenus et les fonds de réserve de la Société, ainsi que les terrains et immeubles nécessaires à l'établissement des installations seront à l'impignation, saisi, jusqu'à l'expiration de la Concession, exempts d'impôts.

De même, les Actions et les Obligations de la Société seront exemptes

de droits et impôts autres que les droits de timbre.

Les installations ou installations quelconques ne servant pas à l'exploitation, que la Société exécute, auront les droits en vigueur ou à créer à l'avenir dans l'Empire Ottoman.

De même les approvisionnements nécessaires à l'exploitation, tels que bois et autres matériaux seront soumis aux droits de douane.

Art. 14

Le bilan des Travaux sera en la Préfecture de la Ville de Constantinople une redevance de 4,5/10 (un et six dixièmes) centime de Franc (Un Franc équi Valant ar : Quatre et cinquante centimes) par kilowatt-heure d'énergie qu'elle consommera pour tous ses besoins.

Cette redevance ne pourra, en aucun cas être inférieure à 75,000 Frs. (Septante-quinze mille Francs) par an en cas d'exploitation électrique de l'ensemble du réseau actuellement construit ou en construction. Le minimum de 75,000 Frs. sera réduit proportionnellement en cas d'exploitation partielle.

La Société prendra toutes mesures pour permettre aux agents du Ministère des Travaux Publics et de la Préfecture le contrôle des consommations d'énergie et des pertes.

Le paiement de ladite redevance aura lieu le 31 Janvier (v. a.) de chaque année pour la consommation d'énergie de l'année antérieure.

de droit et impôts autres que les droits de timbre.

Les installations ou installations quelconques ne servant pas à l'exploitation, que la Société exécute, auront les droits en vigueur ou à créer à l'avenir dans l'Empire Ottoman.

De même les approvisionnements nécessaires à l'exploitation, tels que bois et autres matériaux seront soumis aux droits de douane.

Art. 15

Le bilan des Travaux sera en la Préfecture de la Ville de Constantinople une redevance de 4,5/10 (un et six dixièmes) centime de Franc (Un Franc équi Valant ar : Quatre et cinquante centimes) par kilowatt-heure d'énergie qu'elle consommera pour tous ses besoins.

Cette redevance ne pourra, en aucun cas être inférieure à 75,000 Frs. (Septante-quinze mille Francs) par an en cas d'exploitation électrique de l'ensemble du réseau actuellement construit ou en construction. Le minimum de 75,000 Frs. sera réduit proportionnellement en cas d'exploitation partielle.

La Société prendra toutes mesures pour permettre aux agents du Ministère des Travaux Publics et de la Préfecture le contrôle des consommations d'énergie et des pertes.

Le paiement de ladite redevance aura lieu le 31 Janvier (v. a.) de chaque année pour la consommation d'énergie de l'année antérieure.

de droit et impôts autres que les droits de timbre.

Les installations ou installations quelconques ne servant pas à l'exploitation, que la Société exécute, auront les droits en vigueur ou à créer à l'avenir dans l'Empire Ottoman.

Art. 16

Le bilan des Travaux sera en la Préfecture de la Ville de Constantinople une redevance de 4,5/10 (un et six dixièmes) centime de Franc (Un Franc équi Valant ar : Quatre et cinquante centimes) par kilowatt-heure d'énergie qu'elle consommera pour tous ses besoins.

Cette redevance ne pourra, en aucun cas être inférieure à 75,000 Frs. (Septante-quinze mille Francs) par an en cas d'exploitation électrique de l'ensemble du réseau actuellement construit ou en construction. Le minimum de 75,000 Frs. sera réduit proportionnellement en cas d'exploitation partielle.

La Société prendra toutes mesures pour permettre aux agents du Ministère des Travaux Publics et de la Préfecture le contrôle des consommations d'énergie et des pertes.

Le paiement de ladite redevance aura lieu le 31 Janvier (v. a.) de chaque année pour la consommation d'énergie de l'année antérieure.

Art. 17

Tant que les bénéfices nets qu'ils ont définis par les Statuts actuels de la Société ne permettront pas de déduire 6% et compris 3% comme intérêts statutaires aux actions non amorties et la part correspondante aux actions amorties, les différences de bénéfice net seront, à dater du jour de l'approbation de la présente Convention, portées à un compte d'attente non productif d'intérêts, à l'effet d'être réglé au moyen des excédents de bénéfice des années suivantes. Bien entendu ce compte n'ayant pas d'effet rétroactif, la Société ne pourra rien y inscrire pour la période précédant la date de l'approbation de la présente Convention.

Lorsque le compte d'attente sera entièrement apuré, le bénéfice sera partagé entre la Société et la Préfecture de la Ville et ce, de la manière suivante:

4° Sur un excédent éventuel, au-delà de la répartition de 6% comme stipulé plus haut, aux actions non-amorties et de la part correspondante aux actions amorties, il sera d'abord donné à la Préfecture les 10% de cet excédent; le surplus servira à faire à toutes les actions (amorties ou non amorties) de la Société des Tramways une répartition de bénéfice, selon les Statuts, mais ce, arrièvement jusqu'à ce que les actions non-amorties aient touché un total de 9% (y compris les 6% déjà mentionnés).

2° Si, après avoir distribué ainsi 9% aux actions non-amorties et la part correspondante aux actions

Art. 18

Tout que les bénéfices nets qu'ils ont définis par les Statuts actuels de la Société ne permettront pas de déduire 6% et compris 3% comme intérêts statutaires aux actions non amorties et la part correspondante aux actions amorties, les différences de bénéfice net seront, à dater du jour de l'approbation de la présente Convention, portées à un compte d'attente non productif d'intérêts, à l'effet d'être réglé au moyen des excédents de bénéfice des années suivantes. Bien entendu ce compte n'ayant pas d'effet rétroactif, la Société ne pourra rien y inscrire pour la période précédant la date de l'approbation de la présente Convention.

Lorsque le compte d'attente sera entièrement apuré, le bénéfice sera partagé entre la Société et la Préfecture de la Ville et ce, de la manière suivante:

4° Sur un excédent éventuel, au-delà de la répartition de 6% comme stipulé plus haut, aux actions non-amorties et de la part correspondante aux actions amorties, il sera d'abord donné à la Préfecture les 10% de cet excédent; le surplus servira à faire à toutes les actions (amorties ou non amorties) de la Société des Tramways une répartition de bénéfice, selon les Statuts, mais ce, arrièvement jusqu'à ce que les actions non-amorties aient touché un total de 9% (y compris les 6% déjà mentionnés).

2° Si, après avoir distribué ainsi 9% aux actions non-amorties et la part correspondante aux actions

amorties, il reste encore un excédent disponible, la Préfecture de la Ville en recevra les 20%; le surplus sera distribué à toutes les actions (non-amorties et amorties) de la Société des Tramways, mais ce, jusqu'à ce que les actions non-amorties aient touché un total de 12%.

3° Si, après paiement de 12% aux actions non-amorties et de la part correspondante aux actions amorties, il reste encore un excédent disponible, la Préfecture en recevra le 30%; le surplus sera distribué à toutes les actions (non-amorties et amorties) de la Société des Tramways, mais ce, jusqu'à ce que les actions non-amorties aient touché un total de 15%.

4° Si, après avoir distribué ainsi 15% aux actions non-amorties et la part correspondante aux actions amorties, il reste encore un excédent disponible, la Préfecture en recevra les 40%; le surplus sera distribué à toutes les actions (non-amorties et amorties) de la Société des Tramways, mais ce, jusqu'à ce que les actions non-amorties aient touché un total de 18%.

5° Les sommes restant encore disponibles après une répartition selon le N° 4 ci-dessus, seront réparties par moitié entre la Préfecture de la Ville et la Société des Tramways.

La part de bénéfice attribué à la Ville sera calculée sur les taxes qui précèdent, d'après les déductions que l'Assemblée Générale déclara de distribuer aux Actionnaires, les déclarations de crise Assemblée étant convenues, dans les limites des Statuts.

En cas de dissolution anticipée de

de droit et impôts autres que les droits de timbre.

Les installations ou installations quelconques ne servant pas à l'exploitation, que la Société exécute, auront les droits en vigueur ou à créer à l'avenir dans l'Empire Ottoman.

De même les approvisionnements nécessaires à l'exploitation, tels que bois et autres matériaux seront soumis aux droits de douane.

Le bilan des Travaux sera en la Préfecture de la Ville de Constantinople une redevance de 4,5/10 (un et six dixièmes) centime de Franc (Un Franc équi Valant ar : Quatre et cinquante centimes) par kilowatt-heure d'énergie qu'elle consommera pour tous ses besoins.

H. AZAÏGAPPOU - Oritakoy

III. KARAKETIV | Dardel | Yavouli

diant entendu que ce tarif réduit (pour les écoliers) ne s'applique qu'au parcours situé entre la demeure de l'élève et l'école ou à l'inverse et vice-versa, et que ce tarif ne sera applicable que pendant la période des cours, et non pendant les vacances.

Les personnes ci-dessus indiquées paieront pour le trajet en tramway de Faint (Faout) Karaïézy, 10 Paris en II Classe par course.

Quant au péage de 10 Paris afférent au passage du Pont de Karaïézy, il ne sera perçu que des personnes qui ne sont pas exclues d'office du paiement du péage.

Tout impôt nouveau ou toute taxe nouvelle frappant les combustibles employés pour la production de l'énergie électrique, ou tout impôt ultérieur qui viendrait à frapper cette énergie pourrait donner lieu à un relèvement des tarifs en vigueur à l'époque de la création de ces nouvelles charges, en rapport avec l'augmentation des dépenses. De même toute réduction des taxes ou impôts frappant les conductibles employés pour la production de l'énergie électrique pourrait donner lieu à un abaissement des tarifs en rapport avec la réduction des dépenses.

Ces relèvements et abaissements de tarifs seront arrêtés d'un commun accord par la Préfecture de la Ville et la Société. En cas de désaccord, la détermination des prix sera faite par trois experts nommés, le premier par la Préfecture de la Ville, le second par la Société et le troisième par les

(23) شاب فو - اوزرگوي

(24) قره کوي - شينل | مارادول

جناری اوزرگوي ايکي طرف له پلا اصطاح ايريا ايوه جناري حراتي اييوان کي السابق اوم شينل يکومر يوه اجرت انا ايده ميگورو .

بالا ييوان ايکي طرف اهو ايوان کي سابق قره کوي کيبله اييوان سفر دانه اون يوه اجرت انا ايده ميگورو .
اون يوه کورين شرينه کلانه اجرت مذکورہ ديا ايوان ايکي طرف کيبله اييوان کيبله ميگورو .

قدرت الکترفيہ استعمال اييوان استعمال ايده ميگورو حرات اوزرگوي کيبله هر کوا ورتکو ويا وسوم طرح وپنود انا قدرت الکترفيہ اوزرگوي هر نوع رسم وضع ايديس مصروفه ووتو به باقي مقدار زياد انسته اهو وسوم کابلہ خبريديت طرح و وضع ايديس توخند حراتي رحلي اوان هر قوت دهن ترين ايستورل ايده ميگوري کي قوت الکترفيہ استعمال اييوان استعمال اويان هر قوت دهن وسومان ووتو به ايلاک هر قوت ايزوان مقدار دهن مقدار انصبي انا دهن تر قوت دهن ايزوان ايچراشي ايلاک ايده ميگورو .
هر قوت دهن شو موکو ترين وايدي شي ايديس شرينه ييوان الاقلا قرار دهن ترين ايده ميگورو ايديس اصل اوه ايديس قدرته ايوه انا مذکورہ ديموسي شي ايديس وکنيديت شرينه طرفاني ووتو ايديس هر ايکي ووتو ترين ايديس اصل اوه ايديس قدرته حکمته هر ريش ايوان ايچراشي

deux premiers ou à défaut d'entente par le Premier Président de la Cour de Cassation.

Art. 17.

Les travaux d'électrification des lignes du réseau actuel et des lignes obligatoires à construire par la Société devront, à l'exception des lignes Patis à Edirne Capou et de celle de St. Antoine Tunnel, être commencés dans un délai de six mois à dater de l'approbation des projets que la Société est tenue de soumettre au Gouvernement, conformément aux dispositions de l'Art. 2 du Cahier des Charges annexé.

Ils devront être terminés dans un délai de vingt-quatre (24) mois à partir de la même date.

Les travaux d'électrification aux lignes des nouvelles lignes de Patis à Edirne Capou et de celle de St. Antoine Tunnel, seront exécutés au même temps que ces lignes elles-mêmes.

En cas de retards, dans les délais ci-dessus fixés, causés par des cas de force majeure, par une guerre, une grave inondation, des difficultés d'approvisionnement ou d'occupation de terrains, les délais d'exécution seront prolongés d'une durée égale à celle des retards, à la condition toutefois que la Société des Tramways ait fait connaître les causes, immédiatement et par écrit, au Ministère des Travaux Publics ainsi qu'à la Préfecture.

Art. 18.

Dans le cas où sous un motif de force majeure d'inconvénients constants, la Société n'aurait pas, dans les délais fixés à l'Art. 17, commencé les travaux, ou si, après les avoir commencés elle les laisse inachevés, ou, encas, si

و لا اجاب شي او ايديس ايوان حرام صرفيه حريم کيبله ميگورو .

آرته پر چي ماره

٢٣- اون يوه کورين شرينه کلانه اجرت مذکورہ ديا ايوان ايکي طرف کيبله ميگورو .
اون يوه کورين شرينه کلانه اجرت مذکورہ ديا ايوان ايکي طرف کيبله ميگورو .

قدرت الکترفيہ استعمال اييوان استعمال ايده ميگورو حرات اوزرگوي کيبله هر کوا ورتکو ويا وسوم طرح وپنود انا قدرت الکترفيہ اوزرگوي هر نوع رسم وضع ايديس مصروفه ووتو به باقي مقدار زياد انسته اهو وسوم کابلہ خبريديت طرح و وضع ايديس توخند حراتي رحلي اوان هر قوت دهن ترين ايستورل ايده ميگوري کي قوت الکترفيہ استعمال اييوان استعمال اويان هر قوت دهن وسومان ووتو به ايلاک هر قوت ايزوان مقدار دهن مقدار انصبي انا دهن تر قوت دهن ايزوان ايچراشي ايلاک ايده ميگورو .

هر قوت دهن شو موکو ترين وايدي شي ايديس شرينه ييوان الاقلا قرار دهن ترين ايده ميگورو ايديس اصل اوه ايديس قدرته ايوه انا مذکورہ ديموسي شي ايديس وکنيديت شرينه طرفاني ووتو ايديس هر ايکي ووتو ترين ايديس اصل اوه ايديس قدرته حکمته هر ريش ايوان ايچراشي

آرته پر چي ماره

٢٤- ايوان اولي سنه ١٩٢٣ ليايل اويديس کيبله ميگورو حرات اوزرگوي کيبله هر کوا ورتکو ويا وسوم طرح وپنود انا قدرت الکترفيہ اوزرگوي هر نوع رسم وضع ايديس مصروفه ووتو به باقي مقدار زياد انسته اهو وسوم کابلہ خبريديت طرح و وضع ايديس توخند حراتي رحلي اوان هر قوت دهن ترين ايستورل ايده ميگوري کي قوت الکترفيہ استعمال اييوان استعمال اويان هر قوت دهن وسومان ووتو به ايلاک هر قوت ايزوان مقدار دهن مقدار انصبي انا دهن تر قوت دهن ايزوان ايچراشي ايلاک ايده ميگورو .

elle n'avait pas exécuté les engagements résultant de la présente Convention, elle sera mise en demeure par le Ministère des Travaux Publics d'y avoir à pourvoir, dans un délai déterminé qui ne pourra pas être inférieur à un mois, les mesures nécessaires pour remplir ses obligations.

Si par suite de sa faute, la Société ne satisfait pas à cette mise en demeure, elle devra payer à la Préfecture de la Ville une amende de 2 (deux) Liq. par journée de retard constaté officiellement à partir de la date d'expiration de la mise en demeure pendant les premiers trois mois de retard et au-delà la pénalité sera de 10 (dix) Liq.

Elle pourra être remise à la déchéance si le retard - non justifié - dépasse 6 mois non interrompus.

Art. 19.

Dès que les travaux d'installation d'une ligne électrique seront terminés, la Société portera le fait par écrit simultanément à la connaissance du Ministère des Travaux Publics et de la Préfecture de la Ville.

Dans la quinzaine qui suivra, le Ministère devra faire procéder par une Commission technique, à la vérification de ladite ligne et en proposera, s'il y a lieu, la réception provisoire.

Ce délai de quinzaine expiré, la Société pourra considérer ses installations comme approuvées provisoirement. Elle pourra commencer l'exploitation électrique de la ligne en question. Un an après la réception provisoire une seconde vérification de la ligne sera faite par une Commission technique, et si il est constaté que les travaux ont été exécutés conformément aux règles

ايدانه ايلاک ايديس قدرته ايوه انا مذکورہ ديموسي شي ايديس وکنيديت شرينه طرفاني ووتو ايديس هر ايکي ووتو ترين ايديس اصل اوه ايديس قدرته حکمته هر ريش ايوان ايچراشي
اون يوه کورين شرينه کلانه اجرت مذکورہ ديا ايوان ايکي طرف کيبله ميگورو حرات اوزرگوي کيبله هر کوا ورتکو ويا وسوم طرح وپنود انا قدرت الکترفيہ اوزرگوي هر نوع رسم وضع ايديس مصروفه ووتو به باقي مقدار زياد انسته اهو وسوم کابلہ خبريديت طرح و وضع ايديس توخند حراتي رحلي اوان هر قوت دهن ترين ايستورل ايده ميگوري کي قوت الکترفيہ استعمال اييوان استعمال اويان هر قوت دهن وسومان ووتو به ايلاک هر قوت ايزوان مقدار دهن مقدار انصبي انا دهن تر قوت دهن ايزوان ايچراشي ايلاک ايده ميگورو .
هر قوت دهن شو موکو ترين وايدي شي ايديس شرينه ييوان الاقلا قرار دهن ترين ايده ميگورو ايديس اصل اوه ايديس قدرته ايوه انا مذکورہ ديموسي شي ايديس وکنيديت شرينه طرفاني ووتو ايديس هر ايکي ووتو ترين ايديس اصل اوه ايديس قدرته حکمته هر ريش ايوان ايچراشي

آرته پر چي ماره

٢٥- ايوان اولي سنه ١٩٢٣ ليايل اويديس کيبله ميگورو حرات اوزرگوي کيبله هر کوا ورتکو ويا وسوم طرح وپنود انا قدرت الکترفيہ اوزرگوي هر نوع رسم وضع ايديس مصروفه ووتو به باقي مقدار زياد انسته اهو وسوم کابلہ خبريديت طرح و وضع ايديس توخند حراتي رحلي اوان هر قوت دهن ترين ايستورل ايده ميگوري کي قوت الکترفيہ استعمال اييوان استعمال اويان هر قوت دهن وسومان ووتو به ايلاک هر قوت ايزوان مقدار دهن مقدار انصبي انا دهن تر قوت دهن ايزوان ايچراشي ايلاک ايده ميگورو .
هر قوت دهن شو موکو ترين وايدي شي ايديس شرينه ييوان الاقلا قرار دهن ترين ايده ميگورو ايديس اصل اوه ايديس قدرته ايوه انا مذکورہ ديموسي شي ايديس وکنيديت شرينه طرفاني ووتو ايديس هر ايکي ووتو ترين ايديس اصل اوه ايديس قدرته حکمته هر ريش ايوان ايچراشي

ايديس اصل اوه ايديس قدرته ايوه انا مذکورہ ديموسي شي ايديس وکنيديت شرينه طرفاني ووتو ايديس هر ايکي ووتو ترين ايديس اصل اوه ايديس قدرته حکمته هر ريش ايوان ايچراشي
اون يوه کورين شرينه کلانه اجرت مذکورہ ديا ايوان ايکي طرف کيبله ميگورو حرات اوزرگوي کيبله هر کوا ورتکو ويا وسوم طرح وپنود انا قدرت الکترفيہ اوزرگوي هر نوع رسم وضع ايديس مصروفه ووتو به باقي مقدار زياد انسته اهو وسوم کابلہ خبريديت طرح و وضع ايديس توخند حراتي رحلي اوان هر قوت دهن ترين ايستورل ايده ميگوري کي قوت الکترفيہ استعمال اييوان استعمال اويان هر قوت دهن وسومان ووتو به ايلاک هر قوت ايزوان مقدار دهن مقدار انصبي انا دهن تر قوت دهن ايزوان ايچراشي ايلاک ايده ميگورو .
هر قوت دهن شو موکو ترين وايدي شي ايديس شرينه ييوان الاقلا قرار دهن ترين ايده ميگورو ايديس اصل اوه ايديس قدرته ايوه انا مذکورہ ديموسي شي ايديس وکنيديت شرينه طرفاني ووتو ايديس هر ايکي ووتو ترين ايديس اصل اوه ايديس قدرته حکمته هر ريش ايوان ايچراشي

de l'art et aux prescriptions du Cahier des Charges, le Ministère des Travaux Publics prononcera, sur le vu du rapport de la Commission, la réception définitive de la ligne. Les modifications qui pourraient être demandées par la Commission technique seront exécutées sans que l'exploitation soit interrompue.

Art. 20.

Les frais de contrôle prévus à l'Art. 25 du Cahier des Charges annexé à la Convention du 22 Djennat-Ewel 1295, seront portés à Liq. 300 par an et ce à partir de la mise en application de la traction électrique sur une partie du réseau.

Art. 21.

Sont abrogés les Articles 2, 3 et 4 de la Convention du 22 Djennat-Ewel 1295.

Les articles 5 et 11 de la Convention du 17 Zébiligé 1324.

Quant aux autres Articles des Conventions existantes, ils restent en vigueur notamment l'Article 24 du Cahier des Charges annexé à la première Convention, en tant qu'il n'y est pas dérogé par la présente Convention.

Échangés sous la réserve d'examiner à nouveau, et de modifier si il y a lieu, suivant les besoins, les quatre premiers sous de l'Article 12, (2) relatif à la redevance à payer par kilomètre d'électrification consentie.

La dite Convention a été échangée en double exemplaire conformément à l'Article de SA MAJESTÉ IMPÉ-

٢٦- ايوان اولي سنه ١٩٢٣ ليايل اويديس کيبله ميگورو حرات اوزرگوي کيبله هر کوا ورتکو ويا وسوم طرح وپنود انا قدرت الکترفيہ اوزرگوي هر نوع رسم وضع ايديس مصروفه ووتو به باقي مقدار زياد انسته اهو وسوم کابلہ خبريديت طرح و وضع ايديس توخند حراتي رحلي اوان هر قوت دهن ترين ايستورل ايده ميگوري کي قوت الکترفيہ استعمال اييوان استعمال اويان هر قوت دهن وسومان ووتو به ايلاک هر قوت ايزوان مقدار دهن مقدار انصبي انا دهن تر قوت دهن ايزوان ايچراشي ايلاک ايده ميگورو .

شرينه کلانه اجرت مذکورہ ديا ايوان ايکي طرف کيبله ميگورو حرات اوزرگوي کيبله هر کوا ورتکو ويا وسوم طرح وپنود انا قدرت الکترفيہ اوزرگوي هر نوع رسم وضع ايديس مصروفه ووتو به باقي مقدار زياد انسته اهو وسوم کابلہ خبريديت طرح و وضع ايديس توخند حراتي رحلي اوان هر قوت دهن ترين ايستورل ايده ميگوري کي قوت الکترفيہ استعمال اييوان استعمال اويان هر قوت دهن وسومان ووتو به ايلاک هر قوت ايزوان مقدار دهن مقدار انصبي انا دهن تر قوت دهن ايزوان ايچراشي ايلاک ايده ميگورو .

آرته پر چي ماره

٢٧- ايوان اولي سنه ١٩٢٣ ليايل اويديس کيبله ميگورو حرات اوزرگوي کيبله هر کوا ورتکو ويا وسوم طرح وپنود انا قدرت الکترفيہ اوزرگوي هر نوع رسم وضع ايديس مصروفه ووتو به باقي مقدار زياد انسته اهو وسوم کابلہ خبريديت طرح و وضع ايديس توخند حراتي رحلي اوان هر قوت دهن ترين ايستورل ايده ميگوري کي قوت الکترفيہ استعمال اييوان استعمال اويان هر قوت دهن وسومان ووتو به ايلاک هر قوت ايزوان مقدار دهن مقدار انصبي انا دهن تر قوت دهن ايزوان ايچراشي ايلاک ايده ميگورو .
هر قوت دهن شو موکو ترين وايدي شي ايديس شرينه ييوان الاقلا قرار دهن ترين ايده ميگورو ايديس اصل اوه ايديس قدرته ايوه انا مذکورہ ديموسي شي ايديس وکنيديت شرينه طرفاني ووتو ايديس هر ايکي ووتو ترين ايديس اصل اوه ايديس قدرته حکمته هر ريش ايوان ايچراشي

آرته پر چي ماره

٢٨- ايوان اولي سنه ١٩٢٣ ليايل اويديس کيبله ميگورو حرات اوزرگوي کيبله هر کوا ورتکو ويا وسوم طرح وپنود انا قدرت الکترفيہ اوزرگوي هر نوع رسم وضع ايديس مصروفه ووتو به باقي مقدار زياد انسته اهو وسوم کابلہ خبريديت طرح و وضع ايديس توخند حراتي رحلي اوان هر قوت دهن ترين ايستورل ايده ميگوري کي قوت الکترفيہ استعمال اييوان استعمال اويان هر قوت دهن وسومان ووتو به ايلاک هر قوت ايزوان مقدار دهن مقدار انصبي انا دهن تر قوت دهن ايزوان ايچراشي ايلاک ايده ميگورو .
هر قوت دهن شو موکو ترين وايدي شي ايديس شرينه ييوان الاقلا قرار دهن ترين ايده ميگورو ايديس اصل اوه ايديس قدرته ايوه انا مذکورہ ديموسي شي ايديس وکنيديت شرينه طرفاني ووتو ايديس هر ايکي ووتو ترين ايديس اصل اوه ايديس قدرته حکمته هر ريش ايوان ايچراشي

ايديس اصل اوه ايديس قدرته ايوه انا مذکورہ ديموسي شي ايديس وکنيديت شرينه طرفاني ووتو ايديس هر ايکي ووتو ترين ايديس اصل اوه ايديس قدرته حکمته هر ريش ايوان ايچراشي
اون يوه کورين شرينه کلانه اجرت مذکورہ ديا ايوان ايکي طرف کيبله ميگورو حرات اوزرگوي کيبله هر کوا ورتکو ويا وسوم طرح وپنود انا قدرت الکترفيہ اوزرگوي هر نوع رسم وضع ايديس مصروفه ووتو به باقي مقدار زياد انسته اهو وسوم کابلہ خبريديت طرح و وضع ايديس توخند حراتي رحلي اوان هر قوت دهن ترين ايستورل ايده ميگوري کي قوت الکترفيہ استعمال اييوان استعمال اويان هر قوت دهن وسومان ووتو به ايلاک هر قوت ايزوان مقدار دهن مقدار انصبي انا دهن تر قوت دهن ايزوان ايچراشي ايلاک ايده ميگورو .
هر قوت دهن شو موکو ترين وايدي شي ايديس شرينه ييوان الاقلا قرار دهن ترين ايده ميگورو ايديس اصل اوه ايديس قدرته ايوه انا مذکورہ ديموسي شي ايديس وکنيديت شرينه طرفاني ووتو ايديس هر ايکي ووتو ترين ايديس اصل اوه ايديس قدرته حکمته هر ريش ايوان ايچراشي

٢٩- ايوان اولي سنه ١٩٢٣ ليايل اويديس کيبله ميگورو حرات اوزرگوي کيبله هر کوا ورتکو ويا وسوم طرح وپنود انا قدرت الکترفيہ اوزرگوي هر نوع رسم وضع ايديس مصروفه ووتو به باقي مقدار زياد انسته اهو وسوم کابلہ خبريديت طرح و وضع ايديس توخند حراتي رحلي اوان هر قوت دهن ترين ايستورل ايده ميگوري کي قوت الکترفيہ استعمال اييوان استعمال اويان هر قوت دهن وسومان ووتو به ايلاک هر قوت ايزوان مقدار دهن مقدار انصبي انا دهن تر قوت دهن ايزوان ايچراشي ايلاک ايده ميگورو .

quantité d'énergie électrique qui est nécessaire pour l'exploitation du réseau des Tramways en se basant sur le trafic maximum probable.

Les machines productrices de l'énergie électrique devront être divisées en groupes distincts, qui puissent s'arrêter et se remplacer au besoin, de telle sorte que l'exploitation normale du réseau pendant un jour soit toujours assurée, même si une machine productrice quelconque se trouvait hors d'état de fonctionner.

Art 5.

Le courant employé pourra être alternatif ou continu, au choix de la Société.

En aucun cas sa tension ne sera supérieure à 6,000 volts dans les conducteurs souterrains,

et à 600 volts dans les conducteurs aériens, s'il s'agit de courant continu.

Art 6.

La distribution sera aérienne, mais les conducteurs principaux ou „fenders“ pourront être souterrains.

Les fils de contact du trolley seront supportés par des fils transversaux ou par des consoles posées sur des poteaux ou directement contre les bâtiments. Leur point le plus bas sera au moins à 5 m. 00 au-dessus du sol des voies publiques.

أينما كانت ماضي قوت الكهرقائي تولد وكهول
وقال ايديتاتك رصودك زيب ايديتاتك .

قوت الكهرقائي تولدك مخصوص ماكنك
لوزيمته ختف مويله عرق ايديتاتك
بازن ري جرابي حقه يله شيكك ركون
ذي دور كليل اولدق سورن سته وداين
ايديتاتك ايديتاتك ودي الايديتاتك مذكور
ماكنك شيكك مانيه وري شيكك رييه لوم
تويديتك .

بشمي ماده

جران الكهرقائي تيركك اشتاربه سلفا خيدل
ورا مانيه تويديتك .
مدرن يوز حيج وويجه تحت الارض تقطرو
التي يله وولي وولي وولي تقطرو ودي جران مانيه
ايديتاتك ايديتاتك تقطرو الي يوز وولي شيكك
تويديتك .

اخصي ماده

تويديتاتك يوز اولدق ايديتاتك اصل تقار ويا
تا تقار تحت الارض يويديتاتك .
تويديتاتك تقار ايديتاتك تقار مانيه تقار
واحد وديتاتك تقار مانيه مويديتاتك ورا مويديتاتك
مويديتاتك مانيه مويديتاتك مانيه ايديتاتك
يلا وديتاتك تقار ايديتاتك تقار مانيه مويديتاتك
تويديتاتك ايديتاتك يلا وديتاتك مويديتاتك .

Les fils transversaux seront attachés, soit aux bâtiments ou moyens de secours pourvus de soutèlignes, soit à des poteaux en fer, ou béton armé, ou en bois.

Les fils transversaux seront isolés avec soin des fils de contact et de la terre, excepté aux points spéciaux où la mise à terre est à préférer.

Pour faciliter la circulation, les saucisses et consoles murales, de types divers correspondant à l'aspect des maisons ou elles seront posées, seront employées le plus souvent, et de préférence aux poteaux.

Les poteaux en fer ou en béton armé, d'un modèle convenable, pourront être employés dans les rues larges où la circulation est active. Les poteaux en bois ne seront employés qu'en dehors des rues principales, et sur l'autorisation expresse de la Préfecture.

Le Gouvernement autorise la Société des Tramways à poser des saucisses et consoles contre les murs des immeubles appartenant au Gouvernement et aux Municipalités et Vicarats.

La Société a le droit, pour son propre service de vérification, de fixer soit à ses saucisses ou consoles, soit à ses rails-supports, des conducteurs de télégraphie, de téléphonie,

صحتي تقار ايديتاتك ايديتاتك ايديتاتك
وايديتاتك تقار ايديتاتك ايديتاتك ايديتاتك
وايديتاتك تقار ايديتاتك ايديتاتك ايديتاتك .

ويديتاتك تقار ايديتاتك ايديتاتك ايديتاتك
تويديتاتك تقار ايديتاتك ايديتاتك ايديتاتك
تويديتاتك تقار ايديتاتك ايديتاتك ايديتاتك .

ويديتاتك تقار ايديتاتك ايديتاتك ايديتاتك
تويديتاتك تقار ايديتاتك ايديتاتك ايديتاتك
تويديتاتك تقار ايديتاتك ايديتاتك ايديتاتك .

ويديتاتك تقار ايديتاتك ايديتاتك ايديتاتك
تويديتاتك تقار ايديتاتك ايديتاتك ايديتاتك
تويديتاتك تقار ايديتاتك ايديتاتك ايديتاتك .

ويديتاتك تقار ايديتاتك ايديتاتك ايديتاتك
تويديتاتك تقار ايديتاتك ايديتاتك ايديتاتك
تويديتاتك تقار ايديتاتك ايديتاتك ايديتاتك .

ويديتاتك تقار ايديتاتك ايديتاتك ايديتاتك
تويديتاتك تقار ايديتاتك ايديتاتك ايديتاتك
تويديتاتك تقار ايديتاتك ايديتاتك ايديتاتك .

sous réserve des droits pouvant revenir à la future Société concessionnaire de l'exploitation des Téléphones, ou de systèmes quelconques. La Société sera libre d'introduire un système de prise de courant autre que le trolley qui offrirait des avantages techniques reconnus.

Art 7.

Les dispositions techniques des ouvrages de la distribution ainsi que les conditions de leur extension devront satisfaire aux prescriptions du règlement technique du 1/14. Mais (RTM)PHH ainsi qu'à tous les règlements à édicter dans l'avenir par l'Etat au sujet des installations de ce genre pour obvier aux dangers notifiés constants dans les installations existantes.

Tous les ouvrages seront exécutés en matériaux de bonne qualité et mis en œuvre suivant les règles de l'Art.

Art 8.

L'exécution des travaux devra être conduite de façon à gêner le moins possible la circulation sur la voie publique et ses services publics (voitures et diligences, télégraphes, etc., etc.). Les mesures nécessaires à cet effet seront arrêtées par la Préfecture de la Ville, la Société entendue.

تويديتاتك تقار ايديتاتك ايديتاتك ايديتاتك
ويديتاتك تقار ايديتاتك ايديتاتك ايديتاتك
ويديتاتك تقار ايديتاتك ايديتاتك ايديتاتك .

برقي ماده

تويديتاتك تقار ايديتاتك ايديتاتك ايديتاتك
ويديتاتك تقار ايديتاتك ايديتاتك ايديتاتك
ويديتاتك تقار ايديتاتك ايديتاتك ايديتاتك .

مكرهتي ماده

تويديتاتك تقار ايديتاتك ايديتاتك ايديتاتك
ويديتاتك تقار ايديتاتك ايديتاتك ايديتاتك
ويديتاتك تقار ايديتاتك ايديتاتك ايديتاتك .

L'ordre dans lequel seront exécutés les travaux sera réglé par le Gouvernement Impérial des Tramways, par la Société, au moins huit jours à l'avance. Il pourra être modifié d'un commun accord entre le Gouvernement et la Société pour respecter le plus possible les intérêts des tiers et des autres services publics.

Les trottoirs, pavages, empiètements, etc. qui seraient nécessaires de fait, seront réalisables par la Société en bon état de viabilité.

Art 9.

Les véhicules de toute nature devront être solidement construits et propres au service auquel ils sont destinés.

La largeur des dites voitures sera de 2m. 10 et l'entrevoie existante sera élargie peu à peu, à condition de ne pas entraver la circulation.

Toutefois, la Société devra prendre les mesures préventives pour assurer la sécurité publique jusqu'à la fin des travaux d'élargissement de la dite entrevoie. Il est toutefois entendu que les sièges réservés pour chaque voyageur ne seront pas inférieurs à 0m.45 de largeur, de sorte qu'un total de trois voyageurs pourront prendre place sur les banquettes transversales.

Des tabourets seront installés sur les voitures, indiquant en gros caractères, leur destination.

تويديتاتك تقار ايديتاتك ايديتاتك ايديتاتك
ويديتاتك تقار ايديتاتك ايديتاتك ايديتاتك
ويديتاتك تقار ايديتاتك ايديتاتك ايديتاتك .

تويديتاتك تقار ايديتاتك ايديتاتك ايديتاتك
ويديتاتك تقار ايديتاتك ايديتاتك ايديتاتك
ويديتاتك تقار ايديتاتك ايديتاتك ايديتاتك .

تقويمي ماده

تويديتاتك تقار ايديتاتك ايديتاتك ايديتاتك
ويديتاتك تقار ايديتاتك ايديتاتك ايديتاتك
ويديتاتك تقار ايديتاتك ايديتاتك ايديتاتك .

تويديتاتك تقار ايديتاتك ايديتاتك ايديتاتك
ويديتاتك تقار ايديتاتك ايديتاتك ايديتاتك
ويديتاتك تقار ايديتاتك ايديتاتك ايديتاتك .

تويديتاتك تقار ايديتاتك ايديتاتك ايديتاتك
ويديتاتك تقار ايديتاتك ايديتاتك ايديتاتك
ويديتاتك تقار ايديتاتك ايديتاتك ايديتاتك .

تويديتاتك تقار ايديتاتك ايديتاتك ايديتاتك
ويديتاتك تقار ايديتاتك ايديتاتك ايديتاتك
ويديتاتك تقار ايديتاتك ايديتاتك ايديتاتك .

Les voitures à voyageurs automotrices ou remorques, seront aussi confortables que possible: leur aspect intérieur sera aussi soigné que celui des voitures actuellement employées dans les grandes villes d'Europe.

Aucun type de voiture ne pourra être mis en circulation avant que les dessins en aient été approuvés par la Préfecture. Celle-ci aura la faculté de faire examiner les voitures dans les ateliers de construction par un de ses délégués.

A cet effet, la Société des Tramways avisera la Préfecture quand les voitures seront prêtes à être examinées dans les ateliers susmentionnés. Si la Préfecture ne procède pas à l'examen des voitures dans un délai de deux mois à partir de la date dudit avis, la Société des Tramways sera autorisée à faire circuler ses voitures selon le modèle qu'elle aura adopté et dont les dessins auront été approuvés par la Préfecture, et ce toutefois, sous réserve des modifications éventuelles apportées ultérieurement suivant entente intervenue entre la Préfecture et la Société.

Art. 10.

Les moteurs électriques des voitures automotrices et la transmission de mouvement seront inaccessibles

دانشگاهک ترمینال و داتسون و سول آرادی
کلیه ماشین های موتور و لوازم آنها را باید به یک
سازنده مشخص و دارای منظره ای خوب
آورده و باید که در شهر زنده استعمال اینکند و توان
آنها را منظره ای قدر استانی بدهند.

نوع رسته، سوانتی شهر را انتخاب تصدیق
اینها را آرایش شهر و سبزه مسامحه ایله بکن
کی لذت منظره ای با مأمور مخصوص تعیینه
مذکور آرایش استانی و در نظر دقت ایندی که
جایزای بدهند.

و مقصود از موتوری ترکیبی آرایش سالک
فایزنده. مزایای بده بویستی شهر لذت منظره
و اجاز ایستادن و لذت منظره ایله لذت و لذت
کلیه منظره ایله لذت منظره ایله مذکور
آرایش مسافری ایضا ایستادن بکنده. آنجا
ایستادن منظره ایله لذت بکنده. بالخصوص ایضا
ایند منظره ایله لذت منظره ایله ترکیبی
منظره ایله لذت و مسافری شهر لذت تصدیق
ایستادن ایضا آرایش سیر و سفر ایضا مسامحه
آورده بکنند.

نوشته ماده

دانشگاهک آرایش الکتریکی موتورهای ای
حرکت کلیه مخصوص بودن آن اهل طرفین
مجموعه ای با بر سرته تهیه ایضا بدهند.

au public. Il seront choisis parmi les plus silencieux et d'un bon fonctionnement éprouvé. Les contre-roues électriques seront à trois vitesses au moins, et à renversement de courant rapide.

Les appareils de la ligne et des voitures, tels que: trolleys, arches, frotteurs, etc. seront hors de la portée du public sans que tout le circuit électrique de la voiture, et toutes précautions seront prises afin que le public ne puisse jamais être atteint par le courant électrique.

Art. 11.

Les voitures motrices seront munies de 2 freins indépendants l'un de l'autre, dont l'un devra être à action mécanique. Les freins devront être suffisamment puissants pour arrêter sur une distance maximum de 6m, la voiture lancée à une vitesse de 10 km. à l'heure en palier et sur rails secs. La distance de 6m. sera comptée à partir du moment où les sabots des freins auront été manœuvrés.

Chaque voiture motrice sera munie d'une sablière d'un fonctionnement assuré.

En principe une remorque pourra être attelée à chaque voiture motrice.

Dans le cas où un train serait formé d'une voiture motrice et de plusieurs remorques — si l'autorisa-

بهر کسی مرتبه آرایش و با تجربه حسن
سوزکه ایندی که است. توان آن را بکنند.

الکتریکی موتورهای ایضا بر سه سرعت بکنند
و بر سه مرتبه و سبزه ایله آرایش سالک بدهند.
توله، بر سه، فروتن و سبزه ایله شتاب
و آرایش ایضا و آرایش الکتریکی موتورهای
اهل ایضا بکنند. آنجا بر سرته آرایش ایضا
و ایضا بکنند. بر وقت سیر الکتریکی سبزه
الکتریکی آرایش ایضا بکنند. آنجا بکنند.

نوشته ماده

حرکت آرایش بکنند. آنجا بکنند
بویستی و بویستی بر سرته بکنند.

کوتاهتر از حد 6 متر بکنند. آنجا بکنند
این بر آرایش تمام ایضا و توری ایضا
آرایش مسامحه ایله آرایش سالک بکنند.

آنجا بکنند. آنجا بکنند. آنجا بکنند
آنجا بکنند. آنجا بکنند. آنجا بکنند

هر حرکت آرایش مطلوب و بویستی بکنند
بر توری ایضا بکنند.

بکنند. آنجا بکنند. آنجا بکنند
بکنند. آنجا بکنند. آنجا بکنند

بکنند. آنجا بکنند. آنجا بکنند
بکنند. آنجا بکنند. آنجا بکنند

tion est accordée de joindre plusieurs remorques à la motrice — ce train devra être muni d'un frein continu agissant sur toutes les voitures et actions depuis le posse du wattman.

La Société devra obtenir de la Préfecture de la Ville pour chaque ligne séparément la dite autorisation qui sera soumise à l'approbation du Ministère des Travaux Publics.

La Société étudiera et mettra en fonctionnement un système de chasse-neige ou de ramassage-neige qui donnera les meilleures garanties au point de vue de la sécurité du public.

Art. 12.

Indépendamment des plaques ou feux de route, chaque plateforme des voitures motrices sera munie d'une forte lampe à incandescence. L'intérieur de chaque voiture sera éclairé au moins par 3 lampes de 16 bougies.

Art. 13.

Les conducteurs électriques de chaque voiture motrice seront protégés par des coupe-circuits ou disjoncteurs automatiques et par un parafoudre. Ces appareils de sûreté seront disposés pour ne donner lieu à aucun arc permanent, ni à aucune projection de métal fondu sur les voyageurs.

آرایش سالک بر سرته آرایش ایضا بکنند
بکنند. آنجا بکنند. آنجا بکنند
بکنند. آنجا بکنند. آنجا بکنند

بکنند. آنجا بکنند. آنجا بکنند
بکنند. آنجا بکنند. آنجا بکنند

بکنند. آنجا بکنند. آنجا بکنند
بکنند. آنجا بکنند. آنجا بکنند

نوشته ماده

طریق فایز این باعدا حرکت آرایش مختلفه
بر توری بکنند. آنجا بکنند. آنجا بکنند
بکنند. آنجا بکنند. آنجا بکنند

نوشته ماده

هر بر حرکت آرایش الکتریکی بکنند
بکنند. آنجا بکنند. آنجا بکنند

بکنند. آنجا بکنند. آنجا بکنند
بکنند. آنجا بکنند. آنجا بکنند

Art. 14.

Chaque voiture motrice devra porter extérieurement et bien visibles, en turc et en français:

- 1) Le nom de la Société;
- 2) l'indication de l'itinéraire qu'elle dessert;
- 3) son numéro d'ordre qui sera inscrit sur chaque panneau de tête, et la désignation de la classe qui sera inscrite sur chaque face latérale;
- 4) la date de la dernière visite de contrôle.

En avant de chaque plateau-forme de la voiture il sera placé des plaques de direction. Celle de l'avant de la voiture en marche devra être facilement reconnaissable même pendant la nuit.

Le nombre et le genre des places mises à la disposition des voyageurs seront inscrits d'une manière claire et visible, en turc et en français, à l'intérieur et sur les plates-formes de chaque voiture.

Un exemplaire de l'horaire et un exemplaire du barème des prix de transport seront affichés, bien en vue, en turc et en français, dans chaque voiture et dans chaque salle d'attente.

Art. 15.

Chaque voiture motrice devra être munie d'un signal de communication entre le conducteur et le wattman.

نوشته ماده

هر حرکت آرایش خارجیه ترکیه و فرانسیسه
آرایش سالک بکنند.

آرایش سالک بکنند. آنجا بکنند. آنجا بکنند
بکنند. آنجا بکنند. آنجا بکنند

بکنند. آنجا بکنند. آنجا بکنند
بکنند. آنجا بکنند. آنجا بکنند

بکنند. آنجا بکنند. آنجا بکنند
بکنند. آنجا بکنند. آنجا بکنند

بکنند. آنجا بکنند. آنجا بکنند
بکنند. آنجا بکنند. آنجا بکنند

بکنند. آنجا بکنند. آنجا بکنند
بکنند. آنجا بکنند. آنجا بکنند

نوشته ماده

هر حرکت آرایش موتورهای ای بکنند
بکنند. آنجا بکنند. آنجا بکنند

Chaque wattman devra avoir à sa disposition une sonnerie et une trompe d'avertissement.

Art. 16.

Le service de l'exploitation comportera un nombre suffisant d'arrêts obligatoires et d'arrêts facultatifs. L'emplacement de ces arrêts sera fixé par la Préfecture sur la proposition de la Société des Tramways.

Les voitures du tramway ne s'arrêtent pas entre les haltes pour recevoir des voyageurs.

Art. 17.

Entre deux arrêts consécutifs et les points d'évitement, les trains et les voitures motrices marchant individuellement devront laisser entre eux une distance d'un mètre:

20 mètres lorsque les voitures marchent à une vitesse de 16 km. à l'heure,

30 mètres lorsque les voitures marchent à une vitesse de 20 km. à l'heure,

60 mètres lorsque les voitures marchent à une vitesse de 25 km. à l'heure.

La vitesse des trains et voitures sera de 25 km. au plus, dans l'intérieur de la ville, sur les voies affectées à la circulation publique.

کمی مرتباً کمترین فاصله را در بین قطارها رعایت خواهد کرد.

قانون آتشی ماده

ترافیک قطاری اوزده کل جلد محدود و اختیاری توقف قطاری خواهد بود. ایستگاهها و محل توقف قطارها توسط شرکت تراموا تعیین خواهد شد.

قطارهای تراموا در ایستگاهها توقف نمیکنند.

قانون سرعتی ماده

بین دو ایستگاه متوالی و در بین ایستگاهها و ایستگاههای اجتناب، قطارها و وسایل نقلیه موتوری باید با رعایت مسافت تعیین شده حرکت کنند.

قطارها در سرعتی از ۱۶ کیلومتر در ساعت حرکت میکنند.

در سرعتی ۲۰ کیلومتر در ساعت حرکت میکنند.

در سرعتی ۲۵ کیلومتر در ساعت حرکت میکنند.

سرعت قطارها در داخل شهر نباید از ۲۵ کیلومتر در ساعت بیشتر باشد. در خطوط عمومی که برای تردد عمومی است، سرعت قطارها نباید از ۲۵ کیلومتر در ساعت بیشتر باشد.

Dans les courbes et à la traversée des rues très fréquentées, la vitesse sera réduite pour faciliter l'action des freins.

Art. 18.

Les installations électriques devront être maintenues constamment en bon état et de manière à assurer l'exploitation régulière des diverses sections du réseau, dans les conditions prévues par le présent Cahier des Charges, les cas de force majeure étant exceptés.

Toutes les précautions seront prises pour éviter les effets électrolytiques du courant de retour.

Art. 19.

Les compteurs spéciaux à placer aux points où le foyer fournit le courant aux fils de contact du trolley, ainsi qu'il est dit à l'Article 12 de la Convention, seront placés au nombre de deux au chaque de ces points. L'un sera fourni par la Préfecture de la Ville et l'autre par la Société des Tramways. Le relevé des indications de ces compteurs aura lieu contradictoirement tous les quinze jours par un employé de la Préfecture et un employé de la Société. Les Procès-Verbaux de chacun de ces relevés seront dressés et signés.

الکتریکی، در مواقع تردد در خیابانهای شلوغ و در مواقع عبور از خطوط تردد متراکم، سرعت کاهش خواهد داد تا از عملکرد ترمزها تسهیل شود.

قانون سازهی ماده

تاسیسات الکتریکی باید دائماً در شرایط مناسب و به نحوی که امکان بهره‌برداری منظم از بخشهای مختلف شبکه را فراهم کند، نگهداری شود.

همه احتیاطات لازم برای جلوگیری از اثرات الکترولیز ناشی از جریان بازگشتی به کار خواهد رفت.

قانون شمارشی ماده

شماره‌نگارهای ویژه برای اندازه‌گیری مصرف انرژی در نقاطی که در ماده ۱۲ از قرارداد ذکر شده، در هر یک از این نقاط به تعداد دو عدد نصب خواهد شد. یکی از این دستگاهها توسط شهرداری و دیگری توسط شرکت تراموا تأمین خواهد شد.

مراجعه به این دستگاهها هر ۱۵ روز یکبار به صورت متقابل توسط یک کارمند از شهرداری و یک کارمند از شرکت تراموا انجام خواهد شد. صورت‌جلسات حاصل از هر یک از این مراجعات تهیه و امضاء خواهد شد.

en double exemplaire, par les représentants de chacune des parties. Si les indications des deux compteurs ne diffèrent pas entre elles de plus de 10 %, par rapport à l'indication la plus élevée, on prendra comme exacte la moyenne des deux indications. Si les indications des deux compteurs diffèrent de plus de 10 %, chacune des deux parties sera en droit d'exiger la vérification et la rectification, et il y a lieu, du compteur de l'autre partie. Si l'est reconnu qu'un compteur est défectueux, les indications qu'il aura fournies seront rectifiées et l'on prendra pour indications du nombre de kilomètres-heures, la moyenne des indications ainsi rectifiées. La rectification ne portera cependant que sur la quinzaine qui précède le jour de la rectification, sur le temps où un seul compteur aura marché.

Dans le cas où les rectifications seraient impossibles pour une raison quelconque, on prendra comme moyenne de la quinzaine considérée la moyenne des indications de la quinzaine précédente et de la quinzaine suivante. Les frais de la vérification et de la rectification des compteurs seront à la charge de la partie dont le compteur aura donné des indications erronées de plus de 5 %.

Dans le cas où l'une des parties aurait exigé la vérification d'un comp-

مراجعه به دو نسخه، یک نسخه را نماینده شرکت و دیگری را نماینده طرف مقابل خواهد کرد. اگر اختلاف بین نشاندهنده‌های دو دستگاه شمارش از ۱۰ درصد کمتر از نشاندهنده بالاتر باشد، متوسط نشاندهنده‌ها دقیقاً درست خواهد بود. اگر اختلاف بین نشاندهنده‌ها از ۱۰ درصد بیشتر از نشاندهنده بالاتر باشد، هر یک از طرفین می‌تواند درخواست بررسی و اصلاح را داشته باشد.

اگر در بررسی مشخص شود که یکی از دستگاه‌ها معیوب است، نشاندهنده‌هایی که این دستگاه‌ها در طی این مدت ارائه کرده‌اند، اصلاح خواهد شد و متوسط این نشاندهنده‌ها به عنوان نشاندهنده واقعی در نظر گرفته خواهد شد.

در صورتی که اصلاح و تعمیرات لازم برای یکی از دستگاه‌ها غیرممکن باشد، متوسط نشاندهنده‌ها در این مدت به عنوان نشاندهنده واقعی در نظر گرفته خواهد شد.

در صورتی که اصلاح و تعمیرات لازم برای یکی از دستگاه‌ها غیرممکن باشد، متوسط نشاندهنده‌ها در این مدت به عنوان نشاندهنده واقعی در نظر گرفته خواهد شد.

اگر برای هر دو طرف اصلاح و تعمیرات لازم برای یکی از دستگاه‌ها غیرممکن باشد، متوسط نشاندهنده‌ها در این مدت به عنوان نشاندهنده واقعی در نظر گرفته خواهد شد.

اگر برای هر دو طرف اصلاح و تعمیرات لازم برای یکی از دستگاه‌ها غیرممکن باشد، متوسط نشاندهنده‌ها در این مدت به عنوان نشاندهنده واقعی در نظر گرفته خواهد شد.

leur, si que les indications de celui-ci seraient reconnues exactes à 5 % près ou plus ou en moins, les frais de la vérification seront à la charge de la partie qui l'aura demandé.

La Préfecture aura le droit de déléguer un de ses agents pour assister à la vérification et à l'étalonnage des appareils.

Art. 20.

La Société des Tramways pourvoira l'entretien des voies ferrées, des conducteurs et des appareils électriques lui appartenant, posés sur le Pont de Kars-kany.

Elle installera sur ce Pont un dispositif de sécurité, agréé par la Préfecture de la Ville, pour empêcher les voitures-tramways de s'égarer sur le tablier du pont, lorsque l'ouverture de la travée mobile sera sur le point de commencer, ou pour les y arrêter lorsqu'elles en auront franchi l'une ou l'autre extrémité.

Art. 21.

Si, par suite des nécessités du service des pompiers, les conducteurs électriques de la Société doivent être mis hors circuit, la Société ne pourra réclamer aucune indemnité.

Art. 22.

En plein jour les voitures en stationnement devront toujours être

در این مورد، اگر نشاندهنده‌های یکی از دستگاه‌ها به میزان ۵ درصد کمتر یا بیشتر از نشاندهنده دیگری باشد، هزینه بررسی و اصلاح بر عهده طرفی خواهد بود که درخواست بررسی را کرده است.

قانون نگهداری ماده

شرکت تراموا مسئول نگهداری خطوط راه‌آهن، وسایل نقلیه و تجهیزات الکتریکی متعلق به شرکت است که در پل کرس-کانی نصب شده است.

قانون ایمنی ماده

شرکت تراموا باید یک سیستم ایمنی را در پل کرس-کانی نصب کند تا از گریز قطارها از پل در هنگام باز شدن یا بستن تریلی متحرک جلوگیری کند.

قانون انحرافی ماده

در صورتی که به دلیل نیازهای آتش‌نشانی، خطوط الکتریکی شرکت تراموا باید از مدار خارج شود، شرکت تراموا هیچگونه خسارتی نخواهد طلبید.

Art. 5.

Les largesurs des sections des axes empruntées par le réseau faisant l'objet de la présente Convention devront, si elles ont moins de 9 ou 12 arcades (soit 6^m, 882 ou 9^m, 816), de largeur, être portées à 7^m, dans les parties à simple voie et à 8^m, 25 dans les parties à double voie et dans les croisements.

Les expropriations à faire à cet effet seront, pour dérogation à l'Article 5 de la Convention du 17 Juillet 1924 et au dernier alinéa de l'Article 7 de la Convention du 8/21 Janvier 1925/1911, effectuées comme ci-dessous.

La Société versera, comptant et en une fois, à la Préfecture de la Ville, une somme de L. 25.000 (Vingt-cinq Mille Livres Turques) destinée spécialement aux expropriations et à condition que cette somme ne soit pas restée.

La Société s'engage à faire à la Préfecture de la Ville, une avance jusqu'à concurrence de L. 50.000 (Cinquante Mille Livres Turques) payable au fur et à mesure des expropriations et sans intérêt. La Société se rembourse de cette avance en retenant, jusqu'à concurrence de ces L. 50.000, les sommes revenant à la Préfecture de la Ville à titre, soit de redevances, soit de participation dans les bénéfices, du chef des lignes faisant l'objet de la présente Convention Additionnelle.

Dans le cas où les sommes ci-dessus ne suffiraient pas, la Société, sur la demande de la Préfecture de la Ville, s'engage à avancer à ce Département, une somme distincte de L. 30.000, sous condition de remboursement sur dix années et portant un intérêt de 5%. Ces 30.000 L. seront

تعمیر ماده

اشو متعلقه نامه مذکور که در کتب استنادات مذکور است. این درمجه خلاصه عبارتند از: این درمجه اول از درمجه اولی که درمجه اولی است. این درمجه دوم از درمجه اولی که درمجه اولی است.

این درمجه اولی که درمجه اولی است. این درمجه دوم از درمجه اولی که درمجه اولی است.

این درمجه اولی که درمجه اولی است. این درمجه دوم از درمجه اولی که درمجه اولی است.

payées au moyen des recettes de "Chérifé" à percevoir selon l'Article 15 Additionnel de la Loi sur les immeubles, des perceptions des immeubles qui augmenteront de valeur par suite des expropriations effectuées sur les parcours des lignes en question.

Si la totalité des recettes "Chérifé" ne suffisait pas pour couvrir la somme de L. 50.000, le reste sera réglé par d'autres ressources de la Préfecture de la Ville.

La Préfecture de la Ville, après avoir effectué et achevé au préalable, les expropriations nécessaires, avec la dite somme, en vue de porter à la largeur susdiquée les rues par lesquelles passeront les lignes de Tramways, se servira du reste de la somme, comme elle le désire.

Art. 6.

Les dispositions de l'Article XII de la Convention du 8/21 Janvier 1925/1911, relatives aux redevances à payer à la Préfecture de la Ville s'appliquent aussi aux lignes faisant l'objet de la présente Convention Additionnelle.

La redevance à payer du chef des nouvelles lignes, pour la consommation électrique pendant chaque année (n. s.) sera solde le 31 Janvier (n. s.) de l'année suivante et ne pourra, à partir de la date du commencement de l'exploitation du réseau complet, être inférieure à la somme de 50.000 francs (Cinquante mille francs) pour chaque année. Le minimum de redevance à payer par la Société jusqu'à la mise en exploitation de la totalité du réseau, sera calculé et déterminé proportionnellement à la longueur de la partie exploitée du réseau, toujours sur la base de ces 50.000 (Cinquante Mille francs.)

این درمجه اولی که درمجه اولی است. این درمجه دوم از درمجه اولی که درمجه اولی است.

تعمیر ماده

این درمجه اولی که درمجه اولی است. این درمجه دوم از درمجه اولی که درمجه اولی است.

Il est toutefois entendu qu'après 7 ans, à dater de l'achèvement de la totalité du réseau, le total de la redevance à payer à la Préfecture de la Ville, sur l'énergie électrique consommée, aussi bien sur les lignes nouvelles qu'anciennes, ne sera pas inférieure à France 150.000, (Cent cinquante Mille francs) par an.

Art. 7.

En vue d'appliquer le tarif inscrit à l'Article XVI de la Convention du 8/21 Janvier 1925/1911, aux lignes faisant l'objet de la présente Convention Additionnelle, ces lignes sont subdivisées comme suit:

- Otakany—Kourî Tchohmé—Arnavouf Kouy—Béhek.
- Ak Séry—Daoud Pacha—Sivri Capou.
- Karakouy—Kissam Pacha—Yeni Chér—Férékouy.
- Emin Eann—Station Sirkébi.
- Haché—Metchka.
- Emin Eann—Djibali—Arnav Séry—Eyoub.

Le parcours du tronçon rattachant la ligne de Taxim à celle de Béchik-tché n'ayant pas encore été déterminé, les sections de cette ligne seront fixées entre la Préfecture de la Ville et la Société, lors de la fixation de ce parcours.

Art. 8.

A partir de la date de la promulgation de l'arrêté Impérial relatif à la présente Convention Additionnelle, les frais d'inspection, de L. 300, — assurés par la Société pour les lignes existantes, seront portés à L. 450, — par an, doublé L. 100,— payables à la

اشو مندرجه مذکور که در کتب استنادات مذکور است. این درمجه اولی که درمجه اولی است. این درمجه دوم از درمجه اولی که درمجه اولی است.

تعمیر ماده

این درمجه اولی که درمجه اولی است. این درمجه دوم از درمجه اولی که درمجه اولی است.

این درمجه اولی که درمجه اولی است. این درمجه دوم از درمجه اولی که درمجه اولی است.

تعمیر ماده

این درمجه اولی که درمجه اولی است. این درمجه دوم از درمجه اولی که درمجه اولی است.

Casse du Ministère des Travaux Publics et L. 300.—payables à la Préfecture de la Ville.

Art. 9.

La Société déposera, dans un délai maximum de un mois, à partir de la date de promulgation de l'arrêté Impérial relatif à la présente Convention Additionnelle, à une Banque agréée par le Ministère, un cautionnement de L. 5.000, — (Cinq mille Livres Turques) en espèces ou en titres, de l'Etat Ottoman. Si le cautionnement est effectué en Titres, la Banque susmentionnée devra prendre l'engagement de parfaire la différence en cas de baisse des cours. Ce cautionnement sera restitué à la Société après la réception définitive des travaux, réputation qui a lieu en conformité de l'Article XIX de la Convention du 8/21 Janvier 1925/1911. Si, dans le délai précité, la Société n'effectue pas le dépôt de cautionnement sus-baoncé, la présente Convention Additionnelle sera, sans qu'il y ait lieu à mise en demeure préalable, nulle et non avenue.

Art. 10.

La Société est autorisée à augmenter son Capital, par l'émission, soit d'Actions, soit d'Obligations nouvelles, à l'effet de se procurer les ressources nécessaires à la réalisation des Travaux faisant l'objet de la présente Convention Additionnelle, à la condition que le montant de ces Actions ou Obligations soit accepté par le Ministère des Travaux Publics.

La Société devra modifier ses

بخش و اوچ یوز لر ادره نیز اناس و ادره تانبه و اناس نامقد.

تعمیر ماده

این درمجه اولی که درمجه اولی است. این درمجه دوم از درمجه اولی که درمجه اولی است.

تعمیر ماده

این درمجه اولی که درمجه اولی است. این درمجه دوم از درمجه اولی که درمجه اولی است.

Sistons de manière à tenir compte des dispositions de la présente Convention Additionnelle.

Art. 11.

La durée de la Concession des lignes concédées par la présente Convention est de 50 (Cinquante) années à partir de la date de la promulgation de l'Arrêté Impérial.

A partir de l'expiration dudit délai, le droit d'exploiter ces nouvelles lignes avec toutes leurs installations, matériel fixe et roulant, appartenant encaus à la Société des Tramways de Constantinople, et ce, pendant le délai à courir jusqu'à la fin de la durée de la Concession des anciennes lignes, déjà accordés à la dite Société.

La Société devra également se conformer pour cette seconde exploitation, aux stipulations des Conventions et Cahiers des Charges existants, en ce qui concerne la réparation, l'entretien des rues, etc., etc.

En compensation de cette exploitation, la Société versera en une seule fois à la Préfecture de la Ville, à la fin des 50 années, une somme de Lira 80.000. (Quatre-vingt Mille Livres Turques) en espèces, à condition que cette somme ne lui soit aucunement restituée et qu'elle ne soit pas non plus soldée au moyen de la part revenant à la Préfecture de la Ville lors de la répartition des bénéfices.

Art. 12.

La Société devra se procurer un nombre de voitures et du matériel roulant pouvant assurer suffisamment les besoins du Public.

مطابقه صلوحه اشکانه اولاً باطله است و باید مورد.

آورد برقی ماده

این ماده ای که اولاً صلوحه است و باید مورد استفاده قرار گیرد و در صورتی که در این مورد به شرکت متعلقه اطلاع داده شود و در صورتی که در این مورد به شرکت متعلقه اطلاع داده شود و در صورتی که در این مورد به شرکت متعلقه اطلاع داده شود...

آورد آبگرمی ماده

شرکت آبگرمی اجازت دارد که در این مورد به شرکت متعلقه اطلاع داده شود...

Elle devra également augmenter ce nombre aussitôt que le besoin du Public et du trafic augmentera.

La Société sera tenue d'avoir toujours prêts, les wagons nécessaires, conformément aux horaires, pour ne pas faire attendre les voyageurs.

La circulation des wagons sera obligatoire entre 4 heures du matin à la Franque et 4 heures après midi, selon l'horaire élaboré, suivant la nécessité démontrée par la Préfecture de la Ville, en prenant en considération la saison et l'endroit. La circulation des wagons sera facultative en dehors de ces heures.

Les conflits qui surgiraient, à ce sujet, entre la Préfecture de la Ville et la Société seront résolus par le Ministère de Travaux Publics.

Art. 13.

La Société est tenue de transporter des marchandises sur les lignes existantes, soit sur les lignes dont la Concession est accordée par cette Convention.

Une détermination sera prise, d'un commun accord avec la Préfecture de la Ville, au sujet de l'horaire indiquant l'heure et le lieu de départ des voitures de marchandises, ainsi que le tarif à appliquer à ce effet, selon la situation commerciale du pays et le système adopté dans les autres pays.

Art. 14.

Dans le cas où la Société ne serait pas en mesure de remplir les engagements qu'elle assume par la présente Convention Additionnelle, il sera procédé confor-

و ممالک آزادی پس از آنکه توسط دولت و پولیس انتظامی بدان فوراً اقدام نماید و اگر این امر در وقت مورد نیاز نباشد...

مطابقه صلوحه اشکانه اولاً باطله است و باید مورد استفاده قرار گیرد و در صورتی که در این مورد به شرکت متعلقه اطلاع داده شود...

آورد آبگرمی ماده

شرکت آبگرمی اجازت دارد که در این مورد به شرکت متعلقه اطلاع داده شود و در صورتی که در این مورد به شرکت متعلقه اطلاع داده شود...

آورد برقی ماده

شرکت آبگرمی اجازت دارد که در این مورد به شرکت متعلقه اطلاع داده شود...

ment à l'Article XVIII de la Convention du 8 Janvier 1926.

Toutefois, soit pour les lignes anciennes, soit pour ces lignes, il a été ajouté au dit Article XVIII, ce qui suit:

« Dans le cas où la présente Convention serait résiliée par suite de l'expiration des engagements de la Société, l'attribution qui ne serait pas basée sur un cas de force majeure, les dépenses à faire pour remettre en leur état primitif les rues, délimitées jusqu'à la date de la résiliation de la présente Convention en cours d'exécution, seront en outre, payées de la Société.

Art. 15.

Dans les environs des Lignes à construire en vertu de la présente Convention, à si impérieusement ou non, le Gouvernement est libre d'attribuer et d'administrer directement lui-même ou d'accorder à une autre personne ou Société, l'autorisation ou la Concession de créer des Tramways, et la Société des Tramways n'aura aucun droit de monopole ou de préférence dans une zone déterminée.

Art. 16.

La Société emploiera, sur les lignes des Tramways, des Supplés Ottomans et de préférence ce qui ont accompli leur service militaire.

Ils sont obligés, que ceux-ci connaissent le Turc.

La présente Convention Additionnelle a été conclue à Constantinople le 15 Mai 1926.

مطابقه صلوحه اشکانه اولاً باطله است و باید مورد استفاده قرار گیرد و در صورتی که در این مورد به شرکت متعلقه اطلاع داده شود...

مطابقه صلوحه اشکانه اولاً باطله است و باید مورد استفاده قرار گیرد و در صورتی که در این مورد به شرکت متعلقه اطلاع داده شود...

آورد برقی ماده

این ماده ای که اولاً صلوحه است و باید مورد استفاده قرار گیرد و در صورتی که در این مورد به شرکت متعلقه اطلاع داده شود...

آورد آبگرمی ماده

شرکت آبگرمی اجازت دارد که در این مورد به شرکت متعلقه اطلاع داده شود...

مطابقه صلوحه اشکانه اولاً باطله است و باید مورد استفاده قرار گیرد...

La présente Convention est ratifiée et homologuée par l'Empereur et communiqué par lettre Grand Véritable en date du 9 Deymazi El Ahir 1326 et 10 Mai 1926, n.º 82.

Signé le 15 Mai 1926

La DIRECTION DES TRAVAUX PUBLICS (Signé) ZEHRİ

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (Signé) MEHMET DİVÂD

La SOCIÉTÉ DES TRAMWAYS DE CONSTANTINOPLE

Signé R. FRIE, W. SCHREIBER

مطابقه صلوحه اشکانه اولاً باطله است و باید مورد استفاده قرار گیرد و در صورتی که در این مورد به شرکت متعلقه اطلاع داده شود...



مطابقه صلوحه اشکانه اولاً باطله است و باید مورد استفاده قرار گیرد...

مطابقه صلوحه اشکانه اولاً باطله است و باید مورد استفاده قرار گیرد...

مطابقه صلوحه اشکانه اولاً باطله است و باید مورد استفاده قرار گیرد...

KAYNAKÇA

KİTAPLAR

Aktepe, M. Münir. **Vak'a - Nüvis Ahmed Lütfi Efendi Tarihi**, Cilt IX, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1984.

Armağan, Nedim. **Tramvaylı Günler ve Eski Tangolar**, 1.Baskı, İstanbul: Altın Kitaplar, Yayınları 1994.

Ayaşlı, Münevver. **Dersaadet**, 1.Baskı, Ankara: Bedir Yayınları, 1975.

Bayrak, M. Orhan. **İstanbul Tarihi**, 2.Baskı, İstanbul: İnkılâp Yayınları, 2003.

Braudel, Fernand. **Maddi Uygarlık Ekonomi ve Kapitalizm XV - XVIII: Yüzyıllar**, Çev. Mehmet Ali Kılıçbay, Cilt I, Ankara: Gece Yayınları, 1993.

Bulutay, Tuncer. **Employment, Unemployment and Wages in Turkey**, International Labour Office - Ankara: State Institute of Statistics, 1995.

Cansever, Turgut. **Ev ve Şehir**, İstanbul: İnsan Yayınları, 1994.

Cansever, Turgut. **Kubbeyi Yere Koymak**, İz Yayınları, İstanbul, 1997.

Cansever, Turgut. **Osmanlı Şehri**, Timaş Yayınları, İstanbul, 2010.

Cezar, Mustafa. **19. yüzyılda Beyoğlu**, İstanbul: Ak Yayınları, 1991.

Cezar, Mustafa. **Tipik Yapılarıyla Osmanlı Şehirciliğinde Çarşı ve Klasik Dönem İmar Sistemi**, Mimar Sinan Üniversitesi Yayını No: 9, İstanbul: Milli Eğitim Basımevi, 1985.

Çadırcı, Musa. **Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapıları**, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1991.

Çelebi, Bünyamin. 'İETT', **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi**, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Yayını, İstanbul, 1995, Cilt IV, s. 139 - 140.

Çelik, Zeynep. **19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti: Değişen İstanbul**, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1996.

Çelik Zeynep, **The Remaking of Istanbul**, London: University of Washington Press, 1986.

Eldem, Edhem. Daniel, Goffman. Bruce, Masters. **Doğu ile Batı Arasında Osmanlı Kenti**, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2003.

Eldem, Vedat. **Harp ve Mütareke yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomisi**, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1994.

Eldem, Vedat, **Osmanlı İmparatorluğunun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik**, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1994.

Findley, Carter V. **Kalemiyeden Mülkiyeye: Osmanlı Memurlarının Toplumsal Tarihi**, Çev. Gül Çağalı Güven, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1996.

Gülersoy, Çelik. **Tramvay İstanbul'da**, 1.Baskı, İstanbul: İstanbul Kitaplığı Yayınları, 1989.

İBB. **Sayılarla İstanbul**, İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Yayını, 2001.

İETT Umum Müdürlüğü. **İETT İşletmeleri Umum Müdürlüğü, Tarihçesi, Teşkilatı, Mevzuatı ve Faaliyeti**, İstanbul, 1956.

'İstanbul Maddesi', **Yurt Ansiklopedisi**, İstanbul: Anadolu Yayıncılık, 1982/1983.

Karamursal, Ziya. **Osmanlı Mali Tarihi Hakkında Tetkikler**, 2. Baskı, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1989.

Kasaba, Reşat. **Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi**, Çev. Kudret Emiroğlu, İstanbul: Belge Yayınları, 1993.

Kayserilioğlu, R. Sertaç. **Dersaadet ten İstanbul'a Tramvay**, 1.Baskı, İstanbul: İETT Yayınları, 1998, I. Cilt.

Kayserilioğlu, R. Sertaç. **Dersaadet ten İstanbul'a Tramvay**, 1.Baskı, İstanbul: İETT Yayınları, 1998, II. Cilt.

Kayserilioğlu, R. Sertaç. 'Tramvay Ücretleri', **İETT Bülteni**, 3. Bildiri, İstanbul, 1998.

Kazgan, Haydar. **Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Türk Bankacılık Tarihi**, İstanbul: Creative Yayınları, 1997.

Kazgan, Haydar. **Osmanlı'dan Cumhuriyete Şirketleşme**, İstanbul: Creative Yayınları, 1991.

Kazgan, Haydar. **Galata Bankerleri**, TEB Yayıncılık, İstanbul: Graphis Matbaacılık, 1991.

Kazgan, Haydar ve Diğerleri. **Osmanlı'dan Günümüze Türk Finans Tarihi**, I. Cilt, İstanbul: Creative Yayınları, 1999.

Kepenek, Yakup. Nurhan Yentürk. **Türkiye Ekonomisi**, İstanbul: Remzi Kitabevi, 8. Basım, 1996.

Kılıç, Altemur. **50 Yıllık Yaşantımız**, İstanbul: Milliyet Yayınları, 1975.

- Koraltürk, Murat. **İstanbul'da Deniz Ulaşımı**, İstanbul: Varlık Yayınları, 2010.
- Koraltürk, Murat. **Şirket-i Hayriye**, İstanbul: İDO Yayınları, 2007.
- Kos, Karoly. **İstanbul Şehir Tarihi ve Mimarisi**, Çev. Naciye Güngörmüş, 1.Baskı, Ankara: Kültür Bak. Yayınları,1995.
- Kuban, Doğan. **İstanbul Bir Kent Tarihi**, Çev. Zeynep Rona, 3.Baskı, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2004.
- Makal, Ahmet. **Osmanlı İmparatorluğu'nda Çalışma İlişkileri: 1850 - 1920**, Ankara: İmge Kitabevi, 1997.
- Mantran, Robert. **İstanbul Tarihi**, Çev: Teoman Tunçdoğan, 1.Baskı, İstanbul İletişim Yayınları, 2001.
- Müderrişoğlu, Alptekin. **Kurtuluş Savaşının Mali Kaynakları**, Ankara: Maliye bakanlığı 50. Yıl Yayını, 1973.
- Oltaylı, İlber. **Osmanlı İmparatorluğunda İktisadi ve Sosyal Değişim**, Ankara: Turhan Kitabevi, 2000.
- Orhonlu, Cengiz. **Osmanlı İmparatorluğu'nda Derbend Teşkilatı**, İstanbul: İÜEF Yayınları, 1967.
- Orhonlu, Cengiz, 'Kervan ve Kervan Yolları', **Osmanlı İmparatorluğu'nda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar**, Der. Salih Özbaran, İzmir: Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1984.
- Orhonlu, Cengiz. 'Köprücülük', **Osmanlı İmparatorluğu'nda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar**, İzmir: Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1984.
- Orhonlu, Cengiz. **Mesleki Bir Kuruluş Olarak Kaldırımcılık ve Osmanlı Şehir Yolları Hakkında Bazı Düşünceler**, İzmir: Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayını, 1984.
- Ökçün, A. Gündüz. **1920 - 1930 Yılları Arasında Kurulan Türk Anonim Şirketlerinde Yabancı Sermaye**, Ankara: Sevinç Matbaası, 1971.
- Ökçün, Gündüz. **Osmanlı Sanayii**, İstanbul: Hil Yayınları, 1984.
- Ökçün, Gündüz. **Osmanlı Sanayii 1913 - 1915 İstatistikleri**, İstanbul: Hil Yayınları, 1984.
- Önsoy, Rıfat. **Osmanlı Sanayii ve Sanayileşme Politikası**, Ankara: T. İş Bankası Yayınları, 1988.

Öztiñ, Feriha. **10 Temmuz 1894 İstanbul Depremi Raporu**, Ankara: Bayındırlık ve İskân Bakanlığı Afet İşleri Genel Müdürlüğü Deprem Araştırma Dairesi, 1994.

Rambert, Louis. **Notes et İmperession Sur La Turquie**. Geneve 1925.

Pamuk, Şevket. **100 Soruda Osmanlı - Türkiye Tarihi**, İstanbul: Gerçek Yayınları, 1988.

Pamuk, Şevket. **Osmanlıdan Cumhuriyete Küreselleşme**, İktisat Politikaları ve Büyüme, Seçme Eserleri 1, İstanbul: T. İş Bankası Yayınları, 2010.

S.T.C/Dersaadet Tramvay Şirketi, **Inventaire Generale**, Material Roulant, Chaptre: IV. İstanbul: 1922.

Şeni, Nora. **Seni Unutursam İstanbul**, İstanbul: Kitap Yayınevi, 2008.

Tezel, Yahya Sezai. **Cumhuriyet Dönemi İktisadi Tarihi (1923 - 1950)**, Ankara: Yurt Yayınları, 1982.

Toprak, Zafer. **İttihat - Terakki ve Cihan Harbi**, İstanbul: Homer Kitabevi, 2003.

Toprak, Zafer. **Türkiye’de Milli İktisat (1908 - 1918)**, Ankara: Yurt Yayınları, 1982.

Tümerkan, Sıddık. **Türkiye’de Belediyeler**, İçişleri Bakanlığı Yayınları, İstanbul: Zelliç Basımevi, 1946.

DERGİLER, MAKALELER VE GAZETELER

'Dersaadet Tramvayları', **Servet-i Fünun**, İstanbul, 3 Haziran 1913, sayı: 1151.

Dilaver, Şerafettin ve Söyler, Halil. **Zeytinburnu - Eminönü Tramvay Hattı Rehabilitasyonu Raporu**, 2008 UİTP İstanbul LRT Sempozyumu, İstanbul, 12 - 13 Haziran 2008.

İETT Tarihi: Tramvay, **İETT Dergisi**, G. Md. Yayınları, Sayı:1956/6.

İETT Dergisi, G. Md. Yayınları, Sayı: 13, Ekim 1957.

İETT Tarihi, Tramvay, **İETT Dergisi** G. Md. Yayınları, Kasım 1956.

İstanbul Valiliği Yayını, **Güzelleşen İstanbul**, 1945.

Kazgan, Haydar. **Galata Bankerleri**. XI. Para Dergisi, İstanbul, Nisan 1982.

Rado, Şevket, '1.Harbi Umumi', **Hayat Tarih Dergisi**, İstanbul, 1971.

Raylar Sökülürken Bir Hatıra, **Hayat Mecmuası**, 12 Temmuz 1957.

Sabah Gazetesi, 2.12.1914.

Sirer, Münir. Türk İşçisi Hakkını Almayı Tramvaycılardan Öğrendi, **Yıllar bo-yu Tarih Dergisi**, sayı 5, 1979.

Talu, Ercüment Ekrem. 'Atlı Tramvaylar Döneminde Nasıl Yolculuk Edilirdi', **Hayat Tarih Dergisi**, İstanbul, 1978.

Tan, Turgut. 'Osmanlı İmparatorluğunda Yabancılara Verilmiş Kamu Hizmeti İmtiyazları', **Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi**, Cilt 22, sayı 2, Ankara, 1968.

Ünal, Ertan. 'İlk Tramvay Son Tramvay', **Hayat Tarih Dergisi**, sayı 10, İstanbul, 1968.

FAALİYET RAPORLARI, BİLANÇO, TARİFE VE BENZERİ YAYINLAR

İstanbul Ulaşım AŞ Yıllık Faaliyet Raporu, 2008.

Ulaşım AŞ'nin Mali Finansal Raporu, 2008.

İNTERNET KAYNAKLARI

Dersaadet ve Üç İstanbul, <http://www.ibb.gov.tr/sites/ks/tr-TR/0-Istanbul-Tanitim/Tarihi/Pages/Dersaadet-Uc-ISTANBUL.aspx>; (10.5.2010).

İBB Stratejik Planlama Müdürlüğü. **İBB 2007 – 2011 Stratejik Planı**, 2006, <http://www.sp.gov.tr/documents/planlar/IstanbulBuyuksehirSP20072011.pdf>.

İlıcalı, Prof. Dr. Mustafa ve Diğerleri. **Kentiçi Ulaşımında Toplu Taşımanın Önemi ve İstanbul Örneği**, http://ius.imoizmir.org.tr/ius_bildiriler/09_k08_ius_ilicali_camkesen_dundar.pdf.

İETT'nin saklı 'T'si; <http://www.iETT.gov.tr/metin.php?no=189>; (9.5.2010).

İETT Tarihçesi, <http://www.iETT.gov.tr/metin.php?no=195>, (17.2.2010).

http://www.iETT.gov.tr/iETT_2006_faaliyet_raporu.pdf; (12.3.2010).

http://www.iETT.gov.tr/iETT_2009_faaliyet_raporu.pdf; (9.5.2010).

<http://www.istanbul-ulasim.com.tr/raporlar/faaliyet/FaaliyetRaporu;2006.pdf>; (12.3.2010).

<http://www.istanbul.gov.tr/Default.aspx?pid=33&cat=18>; (14.3.2010).

http://www.istanbul-ulasim.com.tr/default.asp?menu_id=3&sayfa_id=2; (29.3.2010).

<http://www.memurlar.net>

Otobüs, <http://www.iETT.gov.tr/metin.php?no=29>; (11.5.2010).

Türk Kızılay Arşivi, Kutu no: 17, Belge no:70, <http://www.kizilaykutuphane.org/>.

http://zkirmizi.110mb.com/pdf/istanbul_ulasim_zaman.pdf; (7.3.2010).

Kırmızı, Zikrullah. Çalışkan, Fehime Tunalı. **İstanbul ve Ulaşım Zamandizni**, internet erişim adresi; <http://zkirmizi.com/istanbul.htm>; (12.5.2010).

Sezer, Hamiyet. **1894 İstanbul Depremi Hakkında Bir Rapor Üzerine İnceleme**, Ankara: <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/18/25/148.pdf>, 1994. (12.5.2010).

Tinal, Melih. **1928 Torbalı (İzmir) Depremi**, Dokuz Eylül Üniversitesi, Fen - Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, <http://www.kizilaykutuphane.org/index.php?sf=cntnt&id=6>, (9.5.2010).

TEZLER

Bozkurt, İbrahim Murat. **İstanbul Kentiçi Kara Toplu Ulaşım Hizmetlerinin Başlaması ve Gelişimi (1850-1900)**, Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2004.

Ocakaçan, Levent Kaya. **Birinci Dünya Savaşında Şirket-i Hayriye**, Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2009.

Çelik, Gülfettin. **Sosyo-Ekonomik Sonuçları ile Osmanlı Türkiye'sine Göçler (1877-1912)**, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bil. Enstitüsü, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul, 1997